IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 225)
z dnia 27 września 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 225)

27 września 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego, oraz **Cezarego Grabarczyka (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja w sprawie sytuacji polskich przewoźników drogowych ze szczególnym uwzględnieniem problemów na przejściach granicznych na wschodniej granicy Polski.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Bartosz Zbaraszczuk** sekretarz stanu w Ministerstwie Finansów wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Kruk** zastępca dyrektora Departamentu Spraw Międzynarodowych i Migracji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji wraz ze współpracownikami, **Rafał Młądanowicz** pełnomocnik ds. rozwoju współpracy z Ukrainą Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, **Andrzej Romaniuk** główny inspektor Inspekcji Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Łączyński** zastępca głównego inspektora ochrony roślin i nasiennictwa wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Jażdżewski** zastępca głównego lekarza weterynarii, **Anna Szydlarska-Konarska** starszy inspektor kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych wraz ze współpracownikami, **Karol Rychlik** prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych i Spedytorów „Podlasie", **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR oraz **Łukasz Czucharski** ekspert Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Witam pana ministra Webera i przedstawicieli rządu.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja w sprawie sytuacji polskich przewoźników drogowych ze szczególnym uwzględnieniem problemów na przejściach granicznych na wschodniej granicy Polski. Przedstawiają: minister infrastruktury, minister finansów, minister spraw wewnętrznych i administracji oraz minister rolnictwa i rozwoju wsi. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Prosiłbym pana ministra o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przedstawiciele stowarzyszeń przewoźników drogowych, drodzy państwo, jeżeli chodzi o transport międzynarodowy, to wyzwań, z którymi boryka się zarówno polski rząd, jak i firmy transportowe, jest bardzo wiele. Te wyzwania do pokonania znajdują się zarówno za naszą zachodnią granicą, jak i za naszą wschodnią granicą. Wojna na Wschodzie, która została wywołana przez Rosję i która jest prowadzona na terytorium Ukrainy, jest dużym utrudnieniem. Jest największym zmartwieniem oczywiście ze względu na bezpieczeństwo, ale również implikuje na transport.

Szanowni państwo, Polska w pierwszej fazie wojny była krajem frontowym dla uciekających Ukraińców, dla tych, którzy szukali schronienia przed atakami żołnierzy Wład-

mira Putina. Przyjęliśmy ok. 4 mln uchodźców. Granica była miejscem, które zapewniało spokój i bezwzględne bezpieczeństwo, szczególnie kobietom i dzieciom, natomiast w tej chwili, po ponad siedmiu miesiącach wojny, do mocnego akordu powrócił ruch gospodarczy. Do stanu sprzed wojny powróciła, a w zasadzie można powiedzieć, że jest dużo zwiększona, współpraca gospodarcza.

Najważniejszym elementem, który jest nowością w transportowych relacjach pomiędzy Ukrainą a Polską, a w zasadzie między Unią Europejską a Ukrainą, jest decyzja Komisji Europejskiej zwalniająca z obowiązku posiadania zezwoleń drogowych przedsiębiorców transportowych z Ukrainy. Ta decyzja KE jest decyzją czasową, obowiązuje przez rok od początku lipca br. do końca czerwca 2023 r. i siłą rzeczy zwiększyła ona ruch na granicy. Siłą rzeczy przewoźnicy z Ukrainy w sposób nieograniczony, jeżeli chodzi o ich liczbę, mogą przekraczać granicę polsko-ukraińską. Jest to też jeden z czynników większego natężenia i większej liczby pojazdów odprawianych na polsko-ukraińskiej granicy, natomiast nie ma co ukrywać, że te problemy były w przeszłości. Spotykając się zarówno z branżą, jak i z naszymi partnerami z Ukrainy, zwracaliśmy uwagę na to, że żeby nasza współpraca wyglądała lepiej, granica musi zostać udrożniona, przejścia graniczne muszą funkcjonować po prostu sprawniej i szybciej.

W kilku zdaniach ogólnych przekażę państwu informację, co w ostatnich miesiącach zadziało się na poszczególnych przejściach granicznych i w jaki sposób zwiększyły one swoje moce przepustowe. Zacznę od problemu, który był nierozwiązywalny przez kilka ładnych lat, czyli od przejścia granicznego Korczowa-Krakowiec. Od 2015 r. polska infrastruktura była tam przygotowana do odseparowania ruchu osobowego od ruchu ciężarowego, natomiast brakowało tej infrastruktury po stronie ukraińskiej, ale szybkie decyzje, szybkie działania w maju spowodowały, że po stronie ukraińskiej, na końcowym pasie autostrady A4 Rządowa Agencja Rezerw Strategicznych usadowiła stanowiska do odpraw.

W tej chwili, od końcówki czerwca, odprawiane są tam pojazdy lekkie. Jest to pięć stanowisk do odprawy pojazdów lekkich. Od końcówki czerwca bieżącego roku przejście graniczne Korczowa-Krakowiec zostało więc podzielone na teren, na którym odprawiane są pojazdy ciężkie, i na przestrzeń, która służy do odprawy pojazdów osobowych, czyli pojazdów lekkich. Później, w lipcu, czy w zasadzie na początku sierpnia, zostało również wydzielone stanowisko do odpraw autobusów, tak że w Korczowej czy na granicy Korczowa-Krakowiec coś, co nie było możliwe przez kilka lat, decyzją rządu i działaniami Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych zostało szybko przeprowadzone, choć potrzebne są kolejne zmiany. Do tego wrócę na końcu swojej wypowiedzi, kiedy będę przedstawiał liczby pojazdów w ostatnim czasie odprawianych na najważniejszych przejściach granicznych.

Kolejne duże przejście graniczne to Dorohusk-Jagodzin. W drugim etapie zostały podjęte decyzje o tym, aby odprawiać tam tylko i wyłącznie pojazdy powyżej 7,5 tony, chyba że pojazdy powyżej 3,5 tony są przewidziane do kontroli fitosanitarnych i weterynaryjnych. W taki więc sposób funkcjonuje to przejście graniczne. Powtarzam, wszystkie pojazdy powyżej 7,5 tony, a także pojazdy powyżej 3,5 tony, które podlegają odprawom fitosanitarnym i weterynaryjnym. Pozostałe pojazdy lekkie i do 7,5 tony zostały przekierowane na pozostałe przejścia graniczne. W ten sposób położyliśmy nacisk, pierwszeństwo na to, aby odprawiać pojazdy ciężkie, te pojazdy, które odgrywają najważniejszą rolę, jeżeli chodzi o gospodarkę.

Na tym przejściu granicznym nastąpiły również inne zmiany organizacyjne. Wydzielone zostały stanowiska do odprawy pojazdów pustych, czyli powracających z Ukrainy, które nie są naładowane, nie przewożą towarów. Przez pierwszy okres lipca pojazdy puste były dosyć sprawnie odprawiane przez to przejście graniczne, natomiast później z racji tego, że po stronie ukraińskiej nie były już przepuszczane i nie miały tego pierwszeństwa, sytuacja nabrzmiała, narosła do bardzo poważnej. Od tego momentu zaczęły się duże zatory i kilkudniowe oczekiwania na odprawę. Na tym przejściu granicznym z naszej strony nastąpiła również reakcja po stronie części przewoźników: protest, czyli zablokowanie tego przejścia granicznego. Ta blokada trwała kilka dni. W tej chwili ona już nie istnieje, a przejście funkcjonuje normalnie. Państwo polskie i wojewoda lubel-

ski robili wiele, aby przekierować ruch części pojazdów na inne przejścia graniczne. Od momentu otwarcia przejścia granicznego w Zosinie i przekierowania tam pojazdów pustych sprawa została zażegnana, protest zakończył się, a inne zmiany na przejściu granicznym z Dorohusku pozwoliły na to, że w tej chwili jego przepustowość jest większa. Ostatnie dane wskazują, że liczba odprawianych pojazdów dobowo, a także w podziale na 12 godzin, jest większa niż ta przewidziana w memorandum z 2013 r. Te dokładne dane też zaraz zacytuję.

O przejściu granicznym Zosin powiedziałem. Zostały tam skierowane pojazdy do 7,5 tony, a także większe pojazdy, które wracają z Ukrainy na pusto. Pracujemy nad tym, żeby jak najszybciej uruchomić przejście graniczne Malhowice-Niżankowice. W tej chwili jest ono w budowie. Inwestycję prowadzi wojewoda podkarpacka. Na placu budowy obecna jest firma wykonawcza. Inwestycja ta miała być przeprowadzona do 2024 r. ze względu na taki podział środków finansowych będących w dyspozycji pani wojewody, ale już zapadła decyzja, że te środki finansowe zostaną skumulowane i będą przekazane firmie w ciągu dwóch lat. W przyszłym roku firma będzie musiała zakończyć tę inwestycję, natomiast pracujemy nad tym, aby stworzyć specjalny bajpas, czyli tymczasowy przejazd przez granicę razem ze stanowiskami, i jak najszybciej, jeżeli będzie taka możliwość, to w tym roku, uruchomić odprawy graniczne na przejściu granicznym Malhowice-Niżankowice. To jest więc kolejne nowe przejście tworzone w tej chwili, które, mam nadzieję, w krótkim okresie będzie służyło do odprawy pojazdów na granicy polsko-ukraińskiej.

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o wartości odprawianych pojazdów, w ostatnim tygodniu, między 16 września a 22 września, kształtowały się one następująco. W Dorohusku i Jagodzinie na relacji przyjazdowej do Polski średnio w tygodniu odprawiano 650 pojazdów w ciągu 12 godzin, na wyjeździe 654 pojazdy, podczas gdy w memorandum określono 600 pojazdów, tak że jest to blisko 10-procentowe przekroczenie. Hrebenne-Rawa Ruska na relacji przyjazdowej to 304 pojazdy, a na relacji wyjazdowej to 352 pojazdy, natomiast memorandum określa 300 pojazdów, jeżeli chodzi o 100-procentowe wypełnienie.

Korczowa-Krakowiec? Tutaj memorandum nie jest jeszcze wypełniane, natomiast są zmiany organizacyjne, które mają nastąpić na tym przejściu granicznym. To m.in. stanowiska do odprawy pojazdów pustych, a także jest propozycja, aby jeszcze podzielić je na stanowiska do odprawy pojazdów, które podlegają kontroli fitosanitarnej i weterynaryjnej, a także na takie, które takim kontrolom nie podlegają. Oczywiście wszystkie te działania muszą zostać ustalone wspólnie ze stroną ukraińską w postaci oficjalnej wymiany noty. Nasze służby nad tym pracują.

Kolejne duże przejście graniczne to Medyka-Szeginie. Wypełnienie z memorandum to jest 250 w ciągu 12 godzin, natomiast zarówno na wjeździe, jak i na wyjeździe w tym tygodniu, w dniach 16–22 września, wypełnienie to zostało zrealizowane.

Jeżeli chodzi o liczbę pojazdów odprawionych w ciągu tego tygodnia na przejściu granicznym Zosin-Uściług, to na przyjeździe było to 1700 pojazdów, dokładnie 1748 pojazdów, a na wyjeździe 883 pojazdy.

Szanowni państwo, tyle ze strony Ministerstwa Infrastruktury. Na sali obecni są przedstawiciele innych resortów. Jest pan minister Bartosz Zbaraszczuk, szef Krajowej Administracji Skarbowej. Wiem, że są również przedstawiciele Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji. Jeżeli będą pytania szczegółowe do tych służb, myślę, że państwo są do dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę pana Bartosza Zbaraszczuka, sekretarza stanu w Ministerstwie Finansów, szefa KAS, o zabranie głosu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Bartosz Zbaraszczuk:

Szanowni państwo, myślę, że informacje o podjętych działaniach i efektach tych działań pan minister Weber przedstawił tak szczegółowo, że właściwie jest niewiele do dodania, bo tak naprawdę zrobiliśmy bardzo dużo, żeby przyspieszyć i usprawnić proces odpraw. Z naszych danych wynika, że na chwilę obecną odprawiamy na bieżąco. Czasy oczekiwa-

nia są stosunkowo niewielkie i skurczyły się bardzo mocno w stosunku do tego, co było jeszcze na początku września. To jest jedna rzecz.

Ze strony Krajowej Administracji Skarbowej oczywiście ściśle współpracujemy i z Ministerstwem Infrastruktury, i ze Strażą Graniczną, i z pozostałymi inspekcjami, i ze służbami na przejściu. Od siebie mogę dodać, że, jeśli chodzi o KAS, staramy się usprawnić organizację pracy na przejściach granicznych, dlatego że w systemie Cyfrowa Granica wprowadziliśmy monitorowanie czasu odpraw, monitorowanie czasu przebywania na przejściu granicznym przez poszczególne pojazdy. To też poprawiło organizację, poprawiło drożność tych przejść.

Na chwilę obecną wydaje mi się, że to wszystko. W razie pytań jestem do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Poproszę przedstawiciela ministra rolnictwa. Czy jest przedstawiciel Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi? Niestety nie widzę. To przedstawiciel ministra spraw wewnętrznych i administracji, proszę bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Spraw Międzynarodowych i Migracji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji Katarzyna Kruk:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowni państwo, dodać do tego, co powiedzieli przede mną panowie ministrowie, chciałabym jedynie, że w ramach MSWiA powołano zespół ds. koordynacji działań w polsko-ukraińskich przejściach granicznych. Zespół zbiera się codziennie i ma na celu monitorowanie bieżącej sytuacji i działań podjętych przez służby działające w przejściu.

Na dzień dzisiejszy czasy i działania, o których mówili panowie ministrowie, moim zdaniem przyniosły wymierne efekty. Chciałabym poinformować państwa o czasach oczekiwania dzisiaj, na godz. 7:00, którą zaraportowały nasze służby. Czas oczekiwania na wjazd do Polski w Dorohusku spadł do 8 godzin. Hrebenne to 30 godzin. Korczowa to 7 godzin, Medyka to 13 godzin, z tym że jeżeli chodzi o Medykę, musimy mieć na uwadze, że wczoraj była awaria po stronie ukraińskiej i w znaczny sposób przełożyło się to na czasy oczekiwania. Jak słusznie zauważył pan prezes, monitorujemy również czasy na wyjazd z Polski. W tej chwili oscylują one wokół 30 godzin. Wyjazd z Polski przez Dorohusk to 30 godzin, Hrebenne to 23 godziny, Korczowa to 40 godzin, Medyka to 17 godzin.

W ramach MSWiA, ale także przy udziale naszych kolegów ze Straży Granicznej i z KAS, podejmujemy działania mające na celu bieżące monitorowanie sytuacji w przejściach bieżących. Organizujemy wizyty, które miałyby pokazać i wskazać wąskie gardła, którym trzeba pilnie zaradzić. Myślę więc, że jesteśmy teraz na najlepszej drodze i już niedługo działania te powinny przynieść jeszcze lepsze i wymierne efekty. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Teraz prosiłbym o głos pana Andrzeja Romaniuka.

Główny inspektor Inspekcji Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych Andrzej Romaniuk:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, reprezentuję Inspekcję Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych. Akurat są szefowie pozostałych inspekcji wchodzących w skład inspekcji nadzorowanych przez ministra rolnictwa i rozwoju wsi.

Ze swojej strony mogę powiedzieć, że od czasu wojny na Ukrainie przeprowadziliśmy ponad 12 tys. kontroli, z czego jedna czwarta to były kontrole na przejściach granicznych na Podkarpaciu, a trzy czwarte kontroli to są trzy przejścia w województwie lubelskim. Z naszej strony zapewniliśmy na tych przejściach siedmiodniowe, 24-godzinne kontrole. Poza wcześniejszymi lekkimi zawirowaniami robimy te kontrole na bieżąco. Jeśli chodzi o asortyment, który wchodzi na teren Polski, a tym samym na teren UE, z Ukrainy, są to takie podstawowe asortymenty jak kukurydza, rzepak, cukier, owoce mrożone, olej słonecznikowy, pszenica, jęczmień, mleko odtłuszczone, a ostatnio zaczęły się dostawy koncentratu jabłkowego. To są podstawowe asortymenty, które do nas wpływają.

W dużym skrócie z mojej strony to tyle. Jeśli będą szczegółowe pytania, postaramy się odpowiedzieć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy przedstawiciele pozostałych inspekcji chcą coś uzupełnić? Proszę bardzo.

Zastępca głównego inspektora ochrony roślin i nasiennictwa Tadeusz Łączyński:

Panie przewodniczący, Wysoka Rado, szanowni państwo, Państwowa Inspekcja Ochrony Roślin i Nasiennictwa, Główny Inspektorat Ochrony Roślin i Nasiennictwa w Warszawie, zastępca głównego inspektora Tadeusz Łączyński. W telegraficznym skrócie chciałbym państwu przedstawić informacje, jeśli chodzi o nadzór fitosanitarny, ale na początku chciałbym powiedzieć, bo było trochę pomyłek, a uświadamiało się nas, że nadzór fitosanitarny… To wszystko jest przyczyną, natomiast mówiąc szczerze, wypełniamy to w stu procentach i bez żadnych opóźnień. Powiem tak. Zgodnie z obowiązującym w UE prawem wśród produktów zbożowych pochodzących z Ukrainy obowiązkowi przeprowadzenia granicznej kontroli fitosanitarnej podlega wyłącznie materiał siewny, tak że konsumpcyjna czy paszowa pszenica to już nie Państwowa Inspekcja Ochrony Roślin i Nasiennictwa.

Wracając do krótkiego przedstawienia, jak aktualnie wygląda sytuacja na przejściach granicznych z Ukrainą w kontekście PIORiN, na drogach przejściowych granicznych w Dorohusku, Korczowej i Hrebennem prowadzona jest całodobowa kontrola fitosanitarna. W Dorohusku i Hrebennem jest ona od 9 września tego roku. Na kolejowych przejściach granicznych w Dorohusku prowadzona jest kontrola całodobowa, w Medyce na wezwanie inspektora z Korczowej całodobowo, w Hrubieszowie w godzinach od 8:00 do 16:00, od poniedziałku do soboty. Kontrole odbywają się na bieżąco, bez zbędnych opóźnień.

W Dorohusku średnia liczba skontrolowanych przesyłek w przeciągu doby to 18. Średnio w tygodniu to 120 kontroli. W Korczowej średnia ilość skontrolowanych przesyłek w przeciągu doby to od 6 do 8, natomiast średnio w tygodniu to od 40 do 60 kontroli.

Chciałbym jeszcze przedstawić, jak to wygląda w świetle nadzoru fitosanitarnego państwowej inspekcji od 24 lutego. Proszę państwa, otóż od 24 lutego do 26 września tego roku przeprowadzono 47 kontroli zbóż nasiennych. Głównie były to nasiona żyta oraz kukurydzy. Były one przesyłane do Polski, Niemiec, Austrii, Francji oraz do Litwy. Również od 24 lutego 2002 r. do 22 września przeprowadzono 4620 kontroli, z tego 4006 zezwalające na wwóz. Głównie były to przesyłki drewna gatunku dąb szypułkowy oraz jesion, w niewielkich ilościach kwiaty cięte, np. róże, oraz świeże owoce, np. borówki, żurawina. Miejsca wwozu, państwa, do których przesyłki te były przeznaczone, to Hiszpania, Niemcy, Polska, Litwa, Estonia, Belgia, Czechy, Austria i Słowenia.

Jeśli chodzi o województwo podkarpackie i oddziały graniczne w Korczowej, godziny pracy są całodobowe. Obsada kadrowa? Jest tam ośmiu inspektorów. Oddział graniczny w Korczowej obsługuje trzy punkty kontroli granicznej, tj. Korczowa, Medyka, przejście kolejowe Rzeszów-Jasionka, to jest lotnisko. Przejścia kolejowe obsługiwane są na wezwanie telefoniczne. Nie ma tutaj żadnych opóźnień.

Proszę państwa, jeśli chodzi o to, jak to wygląda na dzień dzisiejszy, tranzyt fitosanitarny z Ukrainy do krajów trzecich to jest Wielka Brytania, Chiny, Wietnam, Norwegia, Egipt, Gruzja. W okresie od 24. do 26. przesyłek: dąb, jesion, owoce, borówka oraz przesyłek do: Wielkiej Brytanii, Wietnamu, Chin i Gruzji, z ostatniej doby mamy, jeśli chodzi o Dorohusk, 17 zezwalających przesyłek, 1 nie spełniała warunków, czyli była 1 zakazująca wwozu. Hrebenne to 5 zezwalających, Korczowa to 11 zezwalających.

W telegraficznym skrócie przedstawiłem państwu, jak to wygląda, jeśli chodzi o Państwową Inspekcję Ochrony Roślin i Nasiennictwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Otwieram dyskusję.

Główny inspektor IJHARS Andrzej Romaniuk:

Panie przewodniczący, jest jeszcze inspekcja weterynaryjna.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy przedstawiciel inspekcji weterynaryjnej jeszcze chce uzupełnić, czy pozostaje w oczekiwaniu na pytania?

Zastępca głównego lekarza weterynarii Krzysztof Jażdżewski:

To może poczekajmy na pytania.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli będą. Dobrze. Dziękuję serdecznie. Otwieram dyskusję. Proszę bardzo, pan prezes Jan Buczek.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie i panowie posłowie, panie i panowie ministrowie, szanowni państwo, przyznam szczerze, że siedzę tutaj, wsłuchuję się w głosy odpowiedzialnych za procedury na przejściu granicznym i czuję się, jakbym uczestniczył w jakimś matriksie. Jako przedsiębiorcy, przewoźnicy oczywiście wiemy, że z przejściami granicznymi od wielu lat dzieje się nienajlepiej, a w zasadzie można powiedzieć, że odczucia mamy coraz bardziej krytyczne, jeżeli chodzi o funkcjonowanie służb na granicy, i to dosłownie wszystkich, ale nie zamierzamy ingerować w prace Straży Granicznej, bo nie mamy żadnego powodu. Są to czysto państwowe założenia, doktryny czy instrukcje i realizacja, chociaż od strażników granicznych można byłoby oczekiwać, że będą częściej z uśmiechniętą ludzką twarzą odnosić się do tych, którzy z takiego czy innego powodu znajdują się na przejściach granicznych. Ta często naburmuszona postawa udziela się wszystkim innym, a przede wszystkim celnikom i inspektorom.

Przyznam szczerze, że najdłużej wypowiadał się przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury, pan minister Rafał Weber, a na dobrą sprawę w najmniejszym stopniu odpowiada za bałagan, który ma miejsce na przejściach granicznych. 1 września, próbując cokolwiek zrobić dla tej fatalnej sytuacji, bo kilkudziesięciokilometrowa, czasami sięgająca nawet 60 km kolejka, która powodowała, że nasi kierowcy stali w kolejce po kilka dni, ponad tydzień, zaskoczeni tą sytuacją, bez wody, bez możliwości zakupu jakichkolwiek produktów, bez jedzenia… Na przejściach granicznych puszczały nerwy, dochodziło do bójek między polskimi i ukraińskimi kierowcami. Jesteśmy nawet w posiadaniu drastycznych filmów i licznych opowieści ze strony przewoźników, a niektóre sprawy były nawet zgłaszane do organów.

To wszystko, te zachowania i te emocje, są wynikiem frustracji, która dopada bezsilnych ludzi, którzy oczekują na jakikolwiek gest ze strony naszego państwa. Tego gestu niestety nie widać.

1 września zorganizowaliśmy z organizacją przewoźników ukraińskich ASMAP posiedzenie online. Online po to, żeby przedstawiciele naszej, polskiej administracji nie musieli tracić czasu na przyjazd na fizyczne posiedzenie, żeby obniżyć obciążenie. Chcieliśmy przez kilka dni popatrzeć sobie w oczy, szczerze porozmawiać, przedyskutować niektóre aspekty z udziałem przedstawicieli odpowiedzialnych za służby, które pracują na granicy. Okazało się, że z polskiej strony byli przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, tak jak powiedziałem, najmniej zaangażowani w pracę na samym przejściu. Dziękuję, panie ministrze, za delegację, która uczestniczyła w tym spotkaniu, chociaż szkoda, że nie udało się panu uczestniczyć osobiście, żeby wsłuchać się w nasze głosy. Po stronie ukraińskiej było ponoć więcej przedstawicieli administracji, ale kiedy później, już po wypowiedziach z naszej strony, doszło do dyskusji ze strony ukraińskiej, okazało się, że z polskiej strony, oprócz MI i pani dyrektor Renaty Rychter, nie ma nikogo.

Jednym słowem państwo polskie pokazało nam gest Kozakiewicza. Oczywiście natychmiast zostało to odebrane przez przewoźników w różnych regionach kraju. Inicjatyw związanych z blokowaniem granicy było więcej. Jedna doszła do skutku właśnie w Dorohusku. Proszę sobie wyobrazić, jakie rozgoryczenie pojawiło się u protestujących, kiedy limuzyną przyjechał pan wojewoda. Nawet nie kojarzę tego pana, ale protestujący przewoźnicy rozpoznali go. Spodziewali się, że za chwilę będą jakieś rozmowy, ale limuzyna zawróciła i pan wojewoda pojechał na przedwyborcze spotkanie z panem premierem w Białej Podlaskiej. Proszę sobie wyobrazić, wywołało to tylko dodatkową frustrację i dolało oliwy do ognia. Też byłem na tym przejściu. Akurat byłem świadkiem awantury

między ukraińskimi i polskimi kierowcami. Całe szczęście nie doszło do bójki i ukraińscy kierowcy w końcu zrozumieli, że są wysiłki, które podejmują polscy kierowcy, polscy przewoźnicy, również w ich imieniu.

Proszę państwa, przed chwilą wysłałem SMS-a do organizatora akcji protestacyjnej w Dorohusku. Zapytałem go, jak jest naprawdę, bo jak usłyszałem z ust przedstawiciela KAS, który pewnie z gazety wyczytał, że wszystko jest na dobrej drodze, to on odpowiedział mi, że sytuacja nie unormowała się, a w weekend kolejka w Dorohusku miała 40 km na wywozie, a przywóz trochę się unormował tylko dlatego, że puste pojazdy jadą na Zosin. Likwidacja zmieszanej kolejki pojazdów pustych i towarów z ładunkiem do odprawy spowodowała więc, że ci polscy przewoźnicy i ci polscy kierowcy, którzy powracają z Ukrainy na pusto…

A teraz wyjaśnię, dlaczego na pusto. Proszę państwa, polscy przewoźnicy od różnego rodzaju instytucji otrzymują zlecenia na przewóz ładunków humanitarnych. Oczywiście wielu z nich bierze za to pieniądze. Niektórzy biorą pieniądze tylko na pokrycie kosztów związanych z przewozem. W niektórych przypadkach sami przewoźnicy siadają za kierownicę, żeby obniżyć koszt takiego przewozu, i nie chcą oczekiwać w tych kolejkach tydzień na odprawę, w związku z tym w drodze powrotnej rezygnują z ładunków powrotnych. Jednym słowem dokładają do tego biznesu z potrzeby serca. Inni z kolei wykonują przewozy na zlecenie różnych instytucji państwowych. Nie rozwijam tematu. Oni również jadą tylko w jedną stronę z ładunkiem, szybko go rozładowują i wracają.

W związku z tym, że Ukraina otrzymała otwartą drogę do wjazdu do UE, przede wszystkim do Polski, na granicy pojawiło się ogromnie dużo ciężarówek, które, nawiasem mówiąc, według mnie za chwilę będą powodem sporej ilości kłopotów natury technicznej lub ze względu na swój fatalny stan techniczny będą również powodowały wypadki. Moim zdaniem nasze państwo powinno zadbać o to, aby samochody, które wjeżdżają na mocy tego postanowienia, były przynajmniej sprawne technicznie na tyle, żeby nie były zagrożeniem dla obywateli poruszających się po drogach. Wracając natomiast do przewozów komercyjnych, powiem, że polscy przewoźnicy w bardzo, bardzo nielicznym stopniu uczestniczą w tych przewozach i są skazani na wielogodzinne czasy oczekiwania na przejściach granicznych.

Panowie przedstawiciele inspekcji, czy to inspekcji sanitarnej, czy to inspekcji fitosanitarnej, albo pan z inspekcji weterynaryjnej, który dumnie uznał, że nie ma sobie nic za zarzucenia, więc nawet się nie wypowiedział… W związku z tym chcę powiedzieć, że nie może być tak, że punkt odprawy fitosanitarnej jest czynny od poniedziałku do piątku w godzinach od do. Absurdem jest to, że przyjmuje tylko 18 ładunków na dobę. Od kierowców słyszymy, że inspektor do obiadu przyjmuje ileś tam i po obiedzie ileś tam. Sam sobie określa normę. Jak coś takiego jest dopuszczalne? Gdyby ci inspektorowie rozumieli istotę swojej pracy i misję, przed którą stoją wszyscy, nie tylko my, przewoźnicy, ale również inspektorowie, z całą pewnością wykonywaliby tę pracę rzetelnie, wydajnie i wytrwale. Jak może być tak, że na granicy państwowej, na granicy UE, za którą Polska bierze niemałe pożytki, kontrole są tylko w czasie dziennym?

Niedawno wydłużyliście państwo kontrole na całą dobę, ale proszę o udzielenie nam wszystkim informacji, o ile zwiększyła się obsada pracowników na tych przejściach. Z tego, co wiemy, było dwóch na dziennej zmianie, a teraz jest jeden na dziennej i jeden na nocnej, czyli w dalszym ciągu próbujecie państwo szydzić sobie z nas wszystkich i robicie wyjęty z matriksa obraz. Tak po prostu nie może być. Wszyscy mamy przed sobą bardzo odpowiedzialną misję. My, przewoźnicy, również, jak już powiedziałem, nie uchylamy się od wysiłków w tym celu, żeby sprostać oczekiwaniom chwili, i oczekujemy, że nasze państwo i podległe mu służby również będą wydajnie pracować i że granica, która oczywiście wymaga, tak jak powiedział pan minister, przebudowy i ingerencji w infrastrukturę, będzie przede wszystkim zrestrukturyzowana, jeżeli chodzi o organizację pracy.

Chciałbym zapytać, czy jest jakaś jedna instytucja, która zespala wszystkie służby kontrolne na granicy, do której moglibyśmy się zwracać, żeby móc przekazywać informacje. Odpowiecie państwo: „Tak, wojewoda”, a wojewoda podpisał z protestującymi śmieszne porozumienie. Ze względu na uciążliwość tej akcji protestacyjnej, kiedy byłem

zapytany, czy podpisywać, oczywiście doradziłem chłopakom, żeby już nie przeciągali liny. Zawsze jest to jakiś gest, chociaż jego treść jest tak lakoniczna, że aż śmieszna.

Porozumienie pomiędzy wojewodą lubelskim a komitetem protestacyjnym na przejściu granicznym w Dorohucku: „Do godziny 19:00 9 września zawieszona zostaje całkowicie blokada na drodze wjazdowej i wyjazdowej w obszarze przejścia granicznego. Integralną częścią porozumienia jest deklaracja działań dotyczących postulatów przedłożonych przez stronę protestujących przedłożonych 5 i 9 września 2022 r.”. Taką, odręczną, deklarację podpisali przewodniczący komitetu Białasz Łukasz i wojewoda lubelski Lech Sprawka.

Chciałbym zapytać: Czy jest tutaj przedstawiciel wojewody? Chyba nie, ale jest przedstawiciel MSWiA. Chciałbym zapytać przedstawiciela, na jakim etapie jest realizacja tych wszystkich postulatów przewoźników. Oni liczą na to, że nie zostali wystrychnięci na dudka. Podpisali to z wojewodą, przedstawicielem naszego państwa, który miał deklaracje i kompetencje do tego, żeby złożyć przed nimi tego typu oświadczenie.

Proszę państwa, moim zdaniem będziemy się spotykać przez kolejne lata, tak jak spotykamy się już od kilku lat i rozmawiamy o granicy. Pewnie będziemy mówili, jak to widzimy, państwo będziecie opowiadali, co wynika z waszych dokumentów. W tej chwili nie chcę nawet porównywać tego do żadnych innych strasznych przykładów, gdzie urzędnicy oszukiwali szefów państwa i to doprowadziło do strasznych rzeczy, natomiast wydaje mi się, że aby doprowadzić do jakiegoś porządku, powinniśmy domagać się, a my będziemy domagać się i od jakiegoś czasu domagamy się, niezależnego audytu przeprowadzonego przez jakąś audytorską instytucję, która potrafiłaby znaleźć takie elementy w pracy samych służb, żeby uniknąć niepotrzebnych zatorów i przestojów.

Proszę sobie wyobrazić, że jeszcze jak byłem kierowcą swojej ciężarówki i przez kilkanaście godzin stałem na granicy polsko-niemieckiej, kiedy doszedłem do okienka niemieckiego, niemiecki celnik odprawiał dokumenty, podczas gdy do tego pomieszczenia, do tego kiosku wszedł już inny celnik. Ten inny celnik poczekał do chwili, aż celnik, który kończył zmianę, postawił pieczątkę, zabrał swoje pieczątki, oddał swoje dokumenty właściwe i zabrał ze sobą całą dokumentację. Ten, który rozpoczynał zmianę, dosłownie w tej samej chwili przyjął dokumenty od kolejnego oczekującego kierowcy i dokonywał odprawy.

Proszę mi wyjaśnić, jaka racjonalna przesłanka istnieje, żeby w czasie, kiedy jedna zmiana kończy pracę, a druga ją rozpoczyna, granica była zamknięta na dwie albo trzy godziny. Co celnicy muszą ustalać po dokończeniu pracy w zamkniętym pomieszczeniu i co muszą ustalać ci, którzy przychodzą do pracy? Czy oni nie znają swoich praw i obowiązków? Dlaczego w ciągu dnia musimy przynajmniej dwa razy spotykać się z takim wyhamowaniem pracy na granicy?

Proszę sobie teraz wyobrazić taką sytuację, że przepisy określające rytm pracy kierowcy nakazują mu odpoczynek po określonym czasie pracy. Jeżeli przez tydzień czasu stoi on poza granicą i co chwilę podjeżdża, to zaraz po przekroczeniu granicy powinien wyłączyć silnik i iść spać, co wynika z przepisów, którym podlega. Jemu nie wolno dalej jechać. Musi szukać parkingu i odpoczywać. To są kolejne straty. Jeden dzień straty dla polskiego przewoźnika, który dysponuje takim sprzętem, a takim sprzętem dysponujemy, samochodem Euro 6 z chłodnią, to jest 400 euro, a czasami więcej euro dziennie, z kierowcą i funkcjonującym zakładem pracy czy kosztami zarządu. Proszę państwa, to są pieniądze. Jeżeli pomnożymy je razy siedem, wychodzi 3,5 tys. euro. Tyle pieniędzy nie będzie opodatkowanych, bo będą stanowiły koszt u przewoźnika i jego stratę. 18% z 3,5 tys. euro nasze państwo nigdy nie dostanie. Proszę mi wytłumaczyć, że nie jest to sabotaż ze strony administracji względem naszego, mojego państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo.

Pełnomocnik ds. rozwoju współpracy z Ukrainą Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi Rafał Mładanowicz:

Dzień dobry. Rafał Mładanowicz. Jestem pełnomocnikiem pana premiera Kowalczyka, ministra rolnictwa. Chciałbym troszeczkę odnieść się do przedmówcy. Przede wszystkim

chciałbym stać w obronie inspektorów, którzy podlegają Ministerstwu Spraw Wewnętrznych i Administracji, ale przede wszystkim Ministerstwu Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Oczywiście można, jak pan odważnie powiedział, powiedzieć, że statystyka jest trochę kwestią sabotażu, natomiast pan reprezentuje transportowców. Złotego środka na rozwiązanie tego problemu nie ma, zdecydowanie nie ma.

Jeżeli natomiast znają państwo rozporządzenie 2022/870 z 30 maja tego roku, to tam w kilkunastu punktach napisana jest pełna swoboda przepływu towarów z Ukrainy na teren UE. To pełna swoboda pod kątem celnym, taryfowym. Granica polsko-ukraińska jest natomiast granicą UE, gdzie nałożone są odpowiednie przepisy i procedury kontrolne, czyli jako kraj teoretycznie moglibyśmy… Przepraszam, panie przewodniczący, jak najbardziej poddaję to pod dyskusję. Zdaniem wielu osób, także po stronie ukraińskiej, każdy widzi to w ten sposób, że Polska powinna otworzyć granice, nie stosować żadnych procedur kontrolnych, uwolnić totalny napływ wszelkich towarów z Ukrainy w ramach pomocy nie tylko humanitarnej, ale i głodu na świecie. Nie chcę przytaczać tutaj danych statystycznych dotyczących świata i głodu, dodam tylko tyle, bo tych cyfr muszę użyć: 2,8 mld ton produkcji zbóż na świecie, zapasy światowe to jest 0,9 mld ton, przy 60 mln ton zbóż z Ukrainy. Każdy potrafi stosować tak podstawową matematykę i może wyciągnąć wniosek.

Żyjąc w Polsce, musimy natomiast dbać po pierwsze o bezpieczeństwo żywnościowe, nie bezpieczeństwo w sensie braku żywności, ale zdrowia ludzi i zwierząt, zgodnie z unijnymi przepisami. Przedstawiłem się. Jestem pełnomocnikiem od 4 czerwca 2020 r., ale jestem osobą, która jeździ także po granicach czy na granicę w wielu punktach, czy są to przejścia kołowe, czy są to przejścia kolejowe, czy są to porty, magazyny, cała infrastruktura, wszystko, co jest związane z napływem towarów, nie tylko towarów do Polski. Mówię ogólnie do wszystkich, bo reprezentujemy i państwo reprezentujecie wszystkie ugrupowania polityczne. Jest prawie złoty środek. Ten złoty środek polega na tym, że UE powinna wprowadzić jasny i klarowny system tranzytu, który będzie w jasny, szczegółowy sposób zapisany, określony, opieczętowany i nadzorowany.

Na dzień dzisiejszy w ramach korytarzy solidarności… Większość z państwa pewnie wie, że coś takiego istnieje teoretycznie, natomiast w praktyce w mojej ocenie to prawie nie funkcjonuje. Była mowa o walce z głodem, czyli musimy otworzyć się przede wszystkim po to, żeby pomóc światu w walce z głodem, w dystrybucji produktów spożywczych i nie tylko. Na dzień dzisiejszy, i nie idzie przekłamać tego w żaden sposób, ponad 80% to jest import bezpośredni na terytorium RP, czyli są to surowce, które trafiają na nasz, polski rynek. Zgodnie z punktem tego rozporządzenia, jeśli dobrze pamiętam, jest to art. 4 pkt 1, każdy kraj członkowski graniczący z Ukrainą ma prawo do wystąpienia do Komisji Europejskiej celem przywrócenia kolejnych stawek celnych, czyli wstrzymania procedury, kiedy zobaczymy, że negatywnie wpływa to na część kraju konkretnie pod kątem pewnej części gospodarki. Na dzień dzisiejszy, przede wszystkim jako ministerstwo rolnictwa, bardzo intensywnie śledzimy to i widzimy pewnego rodzaju zagrożenia dotyczące opłacalności produkcji przede wszystkim naszych gospodarstw rolnych, ale także sektora spożywczego. Tutaj jest wiele wątków.

Wrócę tylko do przedmówcy pod kątem transportu. Przepraszam, nie znam w tej chwili dokładnej daty, ale w listopadzie kończy się porozumienie stambulskie. Prawdopodobnie, co wynika z rozmów, które także prowadzimy, i z tego, jak oceniamy sytuację polityczno-gospodarczą, jest niestety duża szansa na to, że to porozumienie może nie zostać przedłużone. Zgodzę się tutaj z przedmówcą, że są to problemy, ale mam nadzieję, że za chwilę przekażę głos panu doktorowi Jażdżewskiemu – nie dlatego, że jest dumny, ale dlatego że lepiej mówić krótko i konkretnie niż bardzo długo i bez sensu – i przedstawi statystykę, z której wynika, że kontroli weterynaryjnych na przejściach jeszcze dwa miesiące temu mieliśmy znacznie więcej niż teraz. Wynika to z tego, że transportu, przynajmniej w kolejce kołowej, mamy totalny *mixed*, czyli mamy bardzo dużo surowców.

Doktor przedstawi pewnie, jak to wygląda, natomiast wiele razy wnioskowaliśmy do strony ukraińskiej, bo rozumiemy problem przewoźników, którzy muszą stać. Wiemy, że to są domy na kółkach i są to mega wyzwania, to są problemy, ale wielokrotnie wnioskowaliśmy do strony ukraińskiej o segregację tych towarów. 6 września mieliśmy dekla-

racje. Z tego, co słyszałem, jest wstępna segregacja po stronie ukraińskiej. Nie wiem, czy pan to potwierdzi. Wynika to właśnie z nie do końca prawdziwych informacji, że to głównie służba weterynaryjna powoduje tak olbrzymie kolejki. To jest mechanizm, który pozwoli nam wyciągnąć kolejny wniosek, czy mamy rację. Wskazywaliśmy też, przepraszam za stwierdzenie, nie do końca je określę, żebyśmy nie popadli w pewną skrajność, ale organizowanie kolejek po stronie ukraińskiej, czy transportu kołowego czy transportu kolejowego, też ma już swoją historię.

Mamy różne doświadczenia i uczestniczymy w wielu dyskusjach. W każdym tygodniu odbywam trzy, cztery spotkania online, także ze stroną ukraińską, także na przejściach granicznych. Wskazujemy, co możemy i powinniśmy zrobić, żeby także po stronie ukraińskiej ten rytm zaczął być bardziej… nie powiem europejski, bo przecież Ukraina jest w Europie, ale żeby po ich stronie infrastruktura i możliwość wyczekiwania była bardziej cywilizowana.

Myślę, że na razie skończę, bo myślę, że jeszcze będzie konieczność odpowiedzi, tak że może od razu prosiłbym pana doktora Jażdżewskiego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę serdecznie, pan doktor Jażdżewski.

Zastępca głównego lekarza weterynarii Krzysztof Jażdżewski:

Panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałem w takim razie przekazać kilka informacji ad vocem wystąpienia przedstawiciela przewoźników, które być może wskażą nam, w jakiej sytuacji się znajdujemy.

Doskonale rozumiem zdenerwowanie po stronie przedsiębiorców transportujących towary przez polsko-ukraińską granicę. W tej chwili mają z tym sporo problemów, ale musimy też pamiętać, że znaleźliśmy się w sytuacji, w której inspekcja weterynaryjna kontroluje towary pochodzące od zwierząt, czyli żywność i paszę pochodzenia zwierzęcego, mięso wieprzowe, mięso drobiowe, ryby, mleko, ale także paszę pochodzenia roślinnego.

Jeśli chodzi o przepisy dotyczące konieczności kontroli produktów pochodzenia zwierzęcego, są to przepisy stricte unijne i tutaj jakakolwiek zmiana procedur, sposobu kontroli, dopuszczania do obrotu wymaga zmian przepisów unijnych. Jeśli chodzi o paszę pochodzenia roślinnego, są to rzeczywiście przepisy polskie, które zostały wprowadzone do polskiego porządku prawnego w 2004 r. i od tego czasu funkcjonują jako nakaz kontroli przez inspekcję weterynaryjną pasz lub materiałów paszowych, które są przemieszczane na terytorium UE.

W 2021 r. na wszystkich przejściach z Ukrainą jako inspekcja weterynaryjna skontrolowaliśmy 2070 przesyłek. W 2018 r. poziom liczby przesyłek kontrolowanych przez inspekcję weterynaryjną był mniej więcej podobny. W styczniu i w lutym 2022 r. natomiast mieliśmy ok. 2900 i 2500 przesyłek, a już od marca liczba przesyłek, które przechodziły, mówiąc kolokwialnie, przez ręce inspekcji weterynaryjnej, to było 6600 w kwietniu, w maju 8200, w czerwcu 7700, w lipcu 9500, a do 20 sierpnia prawie 6300, czyli, szanowni państwo, w ciągu kilku miesięcy czterokrotnie zwiększyliśmy liczby odpraw weterynaryjnych na przejściach z Ukrainą. W tej chwili przechodzi cztery razy więcej transportów, które podlegają kontroli weterynaryjnej.

Oczywiście mamy zatwierdzane przejścia graniczne i bez zgody KE nie możemy otworzyć przejść granicznych, w których towary podlegają granicznej kontroli weterynaryjnej. Towarami tymi jest żywność pochodzenia zwierzęcego. Wszystkie te przejścia podlegają najpierw zatwierdzeniu przez KE. Otwarcie każdego nowego przejścia nie może być zrobione z dnia na dzień.

Muszę tutaj sprostować pewną tezę, która padła w poprzednim wystąpieniu, o tym, że nie pracujemy całodobowo na przejściach granicznych. Otóż 16 maja br., po spotkaniu wicepremiera, ministra rolnictwa i rozwoju wsi, pana Henryka Kowalczyka z jego odpowiednikiem, czyli z ministrem rolnictwa Ukrainy, podpisano porozumienie, w którym polska strona zobowiązała się do wdrożenia całodobowych kontroli na przejściach granicznych, gdzie jest inspekcja weterynaryjna. Mniej więcej od połowy czerwca po pierwsze mamy siedem dni w tygodniu pracy na przejściach granicznych. To nie jest od poniedziałku do piątku, tylko siedem dni w tygodniu od połowy czerwca, a nie od tygodnia.

Kolejna kwestia to praca 24 godziny na dobę. Częściowo zgadzam się z wypowiedzią przedstawiciela przewoźników, że na dwóch, a właściwie na czterech przejściach granicznych mamy całodobową pracę inspekcji weterynaryjnej. Mówię tutaj o Dorohusku, przejściu kolejowym i drogowym, ale mówię również o Korczowej i Medyce, gdzie mamy 24 godziny przez siedem dni w tygodniu. Póki co nie byliśmy jeszcze w stanie w pełni zrealizować tego postulatu na przejściu z Ukrainą w Hrebennem i w Hrubieszowie – Hrebenne to przejście drogowe, Hrubieszów to przejście kolejowe – gdyż pracujemy tam siedem dni w tygodniu, po 12 godzin dziennie i dyżury w nocy mamy mniej więcej co drugi, trzeci dzień.

Jeśli chodzi o liczbę nowych zatrudnionych osób, musimy pamiętać, że nie jest tak, że każdy nowy zatrudniony pracownik następnego dnia podchodzi do kontroli. Najpierw musi on zostać odpowiednio przeszkolony, więc to niestety trwa. Zgadzam się, że państwa zniecierpliwienie narasta, ale nie możemy dopuścić do pracy osób, które w ogóle nie będą wiedziały, jak to zrobić. W ostatnim czasie zatrudniliśmy pięć nowych osób do Korczowej, pięć nowych osób do Dorohuska, na te dwa przejścia, i z siedmiu etatów przyznanych dla Hrebennego i Hrubieszowa zatrudnione są w tej chwili trzy nowe osoby. Niestety lekarze weterynarii nie są zainteresowani pracą na przejściach granicznych, dlatego że, jak wiadomo, codzienny dojazd do takiej pracy jest bardzo uciążliwy. Najczęściej mieszkają wtedy 30, 40 km od takiego miejsca pracy. Lekarze weterynarii nie garną się do pracy na granicy. Mamy z tym bardzo duży problem i oczywiście staramy się to rozwiązywać, ale nie jest to proste.

Tutaj też chciałbym więc, abyśmy mieli świadomość, że nie jest tak, że pracuje jeden inspektor. Często w nocy na kolei pracuje jeden inspektor, zgadzam się, dlatego że w nocy podstawiany jest często jeden pociąg, który odprawiamy w całości, nie jako poszczególne wagony. Odprawiamy go z całości i inspektor przez całą noc nie ma niczego innego do roboty. Z drugiej strony, dlaczego więc mamy tam mieć załogę większą niż jeden, dwóch ludzi, w momencie kiedy będziemy im płacić za siedzenie i nic nierobienie? Inna sytuacja jest na przejściach drogowych. Na przejściu drogowym w nocy jest zawsze więcej niż jeden inspektor. Mogę państwu wskazać dane codzienne z ostatnich dni.

Jeśli chodzi o ułatwienia, które powinny spowodować szybsze przechodzenie przez granicę, jeśli chodzi o działanie inspekcji weterynaryjnej, po pierwsze musimy mieć świadomość, że pewnie początkowo jakoś przysłużyliśmy się tym kolejkom, ale, tak jak mówię, w tej chwili kontrolujemy cztery razy więcej, niż kontrolowaliśmy jeszcze w styczniu i w lutym. Musimy mieć świadomość, że kontrola np. pasz to jest głównie kontrola dokumentacji. To odbywa się w ciągu 30 minut, natomiast kontrola mięsa drobiowego to już niestety jest kontrola, która bardzo często, chociażby dlatego że wchodzą tam w grę dokumenty o bardzo dużym ciężarze gatunkowym, takie jak świadectwa zdrowia, i trzeba to zbadać bardzo dokładnie, trzeba bardzo dokładnie zbadać identyfikowalność tego towaru… Taka kontrola jednego transportu trwa ok. dwóch, do dwóch i pół godziny. To są przyjęte zasady, które obowiązują właściwie na wszystkich przejściach granicznych. W momencie kiedy będziemy chcieli skracać ten czas, na pewno będzie on miał wpływ na jakość danej kontroli, a mamy do czynienia z żywnością, która de facto nie może stwarzać zagrożenia na terytorium UE.

Szanowni państwo, od kilku miesięcy – bo takimi danymi też dysponujemy i codziennie je zbieramy – jako inspekcja weterynaryjna kontrolujemy na poszczególnych przejściach granicznych, mówmy już tylko o drogowych, bo na kolei jest zupełnie inna sytuacja, od 20 do 50 przesyłek dobowo. Teraz jest kwestia taka, że to też jest uzależnione od jakości dokumentacji przedstawianej przez właścicieli towaru. Szanowni państwo, musimy też mieć świadomość, że jakość przedstawianych przez agencje celne dokumentów często jest na tyle słaba, że dokumenty musimy niestety odsyłać do poprawki. Bardzo często zdarzają się niestety sytuacje, kiedy nie mamy ustalonego miejsca, gdzie dany towar dojedzie. Jest towar na granicy, ale nie wiadomo, gdzie on ma pojechać. Musimy to ustalić, bo musimy dokonać pełnej identyfikacji, gdzie ten towar ma przyjechać.

To też są więc opóźnienia, które powodują zatrzymanie się przesyłek na granicy, czyli nie powodują płynnego przejazdu. Ze swojej strony jako resort rolnictwa i Główny Inspektorat Weterynarii, dokonaliśmy następujących ułatwień, które powinny wspo-

magać przepływ towarów. Jeśli chodzi o pasze, zrezygnowaliśmy z kontroli pasz w tranzycie. Tzn. materiałów paszowych pochodzenia roślinnego, jeżeli deklaracja jest taka, że towar ma wyjechać z UE do kraju trzeciego, w ogóle nie kontrolujemy, pozostawiamy to w gestii służb celnych i tylko służba celna pilnuje, czy towar wjeżdża i wyjeżdża w tej samej ilości i czy jest to ten sam towar. Inspekcja weterynaryjna w ogóle nie wtrąca się do takich kontroli.

Jeśli chodzi o towary czy materiały paszowe jadące koleją, kiedyś odprawialiśmy każdy wagon osobno, dziś odprawiamy całe pociągi osobno. Bardzo często jest tak, że 40-wagonowy pociąg odprawiamy w ciągu godziny, półtorej i pociąg może przejechać. Jeśli chodzi natomiast o paszę pochodzenia roślinnego na przejściach drogowych, jest to ok. 8% wszystkich materiałów paszowych, które przyjeżdżają do Polski z Ukrainy. Mniej więcej 92% przejeżdża koleją, a 8% przejeżdża drogą.

W ostatnich dniach zdecydowaliśmy, i nie jest to niestety łatwa procedura, że jako inspekcja zwalniamy tę przesyłkę na granicę, a kontroli dokonujemy wewnątrz kraju. Jest tak, jak powiedziałem. Ten przepis został wprowadzony przez Polskę i możemy troszkę manipulować tymi procedurami. W przypadku zwolnienia z kontroli granicznej na granicy na rzecz kontroli gdzieś wewnątrz Polski lub wewnątrz UE musimy otrzymać zgodę UE. Ostatnie spotkanie w tej sprawie z Komisją Europejską mieliśmy w piątek i KE absolutnie nie chce się angażować w tę kwestię, czyli mówi: „Szanowni państwo, nie dopuszczamy takiej możliwości, żeby towar, np. jadący do Holandii, był skontrolowany dopiero w Holandii. On musi być skontrolowany na granicy, a jak chcecie ryzykować w Polsce, to jest wasza sprawa". Co to jest za zdanie? Albo ktoś na wspólnej unijnej granicy decyduje o tym, że możemy podejmować ryzyko i wpuszczać te towary bez kontroli na granicy, albo nie, bo inaczej bierzemy to wszystko na swoje barki, a w przypadku, kiedy cokolwiek się wydarzy, to my będziemy winni za niewłaściwie skontrolowane towary.

Rozumiejąc wszystkie kwestie, które pan poruszał, bardzo prosiłbym o to, żeby nie zwalać wszystkiego na urzędników. Jesteśmy nie tylko lekarzami, ale jednocześnie jesteśmy lekarzami weterynarii i zdajemy sobie sprawę z ryzyka, jakie niesie nieodpowiednie skontrolowanie towarów pochodzenia zwierzęcego, które przyjeżdżają na teren UE. Dlatego do takich kontroli zatrudnia się lekarzy weterynarii, a nie kogokolwiek innego. Tutaj musimy pamiętać, że należy wyważyć: bezpieczeństwo czy daleko idące ułatwienia? To już pozostawiam do oceny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Mam zgłoszenie, pan poseł… Ad vocem? Dobrze, pan prezes Buczek.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Szanowni państwo, uczestniczymy w spektaklu opowieści dziwnej treści. Przyznam szczerze, że rozmawiamy o bałaganie organizacyjnym na granicy, a panowie opowiadacie nam o istocie funkcjonowania swoich służb. Nie wchodzimy w waszą kuchnię i w obszar zagadnień, którymi macie się opiekować, natomiast podjęliście się pewnych rzeczy. I pan reprezentujący pana ministra, i pan reprezentujący inspekcję weterynaryjną, to wy za to odpowiadacie. Nie opowiadajcie nam, że macie kłopot, że wam trudno, że to nie wy za to odpowiadacie. Nie musicie robić tego, czego się podjęliście, ale jeżeli się podjęliście, to bardzo was proszę, odpowiedzialnie wykonujcie powierzone zadania w taki sposób, w jaki oczekuje tego nasze państwo, nasza gospodarka i my, obywatele.

Macie nad sobą swoich szefów, w takim razie to wy ich nękajcie, bo ja nie mam możliwości. Miałem nadzieję spotkać się z panem ministrem Kowalczykiem 1 września. Nie pojawił się na spotkaniu, nie pojawił się również nikt z waszej, podległej ministrowi Kowalczykowi, służby. Sorry, w tej sytuacji to jedyna możliwość, gdzie mogę usłyszeć od was wyjaśnienie, ale rozumiem, że tego nie słyszę. Słyszę tylko usprawiedliwienia. Tak nie może być.

Granica to nie jest bariera. To jest miejsce, gdzie jest dokonana rejestracja dokumentów, sprawdzenie ze stanem faktycznym i przepuszczenie pojazdu dalej. Jeżeli nie potraficie tego zrobić na takim przejściu i takiej infrastrukturze, jaka jest, to myślcie o tym, jak to zmodernizować. Przecież nie trzeba robić odprawy fitosanitarnej czy odprawy

weterynaryjnej na geograficznej kresce granicznej. Przecież można obok stworzyć jakiś wydzielony punkt, gdzie samochód, jeżeli nie zostanie wpuszczony, zawraca, czyli można stworzyć pewnego rodzaju terminal. Wiem, że nie da się tego zrobić spod palca, ale mieliście na to tyle lat. Czy chociaż o tym pomyśleliście?

Teraz chciałbym zadać pytanie panu doktorowi. Mówi pan o wzroście odpraw. Proszę mi powiedzieć, o ile wzrosła obsada wśród pracowników podległych panu służb chociażby na przestrzeni tego roku, od stycznia do tej chwili. Powiedział pan, ile osób przyjęto. A ile osób było? Czy ta liczba została podwojona, dostosowana do oczekiwań, czy zwiększyliście tylko o tyle, ile chętnych przyszło do pracy?

W biznesie nie ma takiego tłumaczenia. W biznesie musimy dbać o każdy dzień, o wszystkie koszty. Dopiero jak na koniec okaże się, że koszty nie zjadły nam naszych przychodów, mamy wygenerowany jakiś zysk. Dzisiaj w radiu dowiedziałem się, że zysk też będzie przedmiotem solidarnego podziału. W tej sytuacji, jeżeli wszyscy mamy dokładać się do społecznych oczekiwań, powinni to robić również urzędnicy swoją pracą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Pan doktor zgłaszał się jeszcze w replice. Mam zgłoszenia pana posła Kwiatkowskiego, pana przewodniczącego Króla…

Sekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Bartosz Zbaraszczuk:

Bartosz Zbaraszczuk, szef Krajowej Administracji Skarbowej.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dobrze. Pan doktor, a potem po kolei.

Ekspert Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej Łukasz Czucharski:

Łukasz Czucharski, Pracodawcy RP.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

I Pracodawcy RP.

Zastępca głównego lekarza weterynarii Krzysztof Jażdżewski:

Panie przewodniczący, ja dosłownie jedno zdanie, żeby rzeczywiście nie wyszło, że dyskutujemy z panem przewodniczącym sami ze sobą. Jedna kwestia. Może wyrażam się mało precyzyjnie, ale, szanowni państwo, wewnątrz kraju nie da się budować jakiegoś dodatkowego terminala do odpraw weterynaryjnych, bo zgodnie z unijnymi przepisami kwestia ta musi być zrobiona na tej linii. Mówimy tu o produktach pochodzenia zwierzęcego. Po prostu tak brzmią przepisy. Wpuszczając taki towar na teren kraju, dopuszczamy już do tego, aby ten towar jechał do Polski, do Holandii, do Hiszpanii, do Portugalii. Koniec, kropka. Później już nigdzie nie musi się pan zatrzymywać. To dlatego nie dopuszcza się do tego, aby te odprawy były robione gdzieś wewnątrz kraju, bo po wjeździe musi pan być swobodny. To jest pierwsza kwestia.

Chciałem sprostować jedną kwestię, ponieważ zarzucił pan, że nikogo z inspekcji weterynaryjnej nie było na państwa spotkaniu online. Inspekcja była, mam na to dowody, szanowni państwo, w związku z tym, że przez pewien czas sam przysłuchiwałem się państwa obradom. Na pewno jest to zarejestrowane, więc będzie można zobaczyć, czy inspekcja łączyła się z państwem, czy nie, więc proszę to sprawdzić. 1 września, naprawdę przez cały dzień, do końca, do wniosków, był z państwem nasz pracownik.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Zastępca głównego lekarza weterynarii Krzysztof Jażdżewski:

To można sprawdzić. Nie kłóćmy się. Jest natomiast jeszcze taka kwestia, że osób przyjętych według standardu, o którym panu powiedziałem… Sam pan powiedział, że zatrudnia się ludzi, którzy chcą przyjść do pracy. My też możemy zatrudnić tylko tych ludzi, którzy chcą przyjść do pracy, bo na siłę nikogo do inspekcji weterynaryjnej jeszcze się nie wciela. Pewnie jest to za mało, ale oczywiście dokonujemy wszystkich starań, żeby tak się stało. To właśnie premier Kowalczyk podjął decyzję, żeby tym trzem granicznym

inspektoratom weterynarii przyznać środki na 17 dodatkowych etatów, które mają wspomóc te właśnie kontrole. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję.

Sekretarz stanu w MF Bartosz Zbaraszczuk:

Panie przewodniczący, przepraszam, ja też chciałem dosłownie dwa zdania ad vocem.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

W tej sytuacji bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MF Bartosz Zbaraszczuk:

Panie prezesie, chciałem powiedzieć, że przedstawiciel szefa KAS i Ministerstwa Finansów też był na tym spotkaniu. To obecny tutaj dyrektor Departamentu Ceł, pan Grzegorz Kozłowski, tak że ma pan chyba niepełne albo nieprawdziwe informacje. To jest jedna rzecz.

Druga rzecz. Mówił pan o tym, że podobno czas przerwy między poszczególnymi zmianami funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej trwa dwie, trzy godziny. Poprosiłbym o dzień i o przejście. Sprawdzimy. Jeżeli jest tak, jak pan mówi, to sprawdzimy. Proszę o natychmiastowy kontakt z panem dyrektorem Kozłowskim, od razu to wyjaśnimy, bo zmiany trwają nie dłużej niż 15 minut. Jeżeli o czymś pan mówi, jeżeli stawia pan jakieś zarzuty, to proszę konkretnie. Sprawdzimy, bo mamy to odnotowane w systemach. To jest kolejna rzecz.

Ostatnia rzecz, ostatnie zdanie z mojej strony. Obsada funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej na przejściach granicznych jest pełna. Nie jest tak, że brakuje funkcjonariuszy. Jeżeli będzie taka potrzeba, jesteśmy gotowi wzmocnić obsadę funkcjonariuszy. Jesteśmy na to przygotowani. To natomiast, ile pojazdów jest obsługiwanych przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej na wywozie z Polski, zależy od tego, jak te pojazdy są odbierane przez stronę ukraińską. Trzeba mieć tego świadomość. Za chwilę pan dyrektor w jednym zdaniu powie panu, jak pojazdy były odbierane.

Jeśli chodzi natomiast o kierunek wwozowy, to chyba sam pan zauważył, jak wyglądają kolejki, jaka jest długość kolejek, jaki na chwilę obecną jest czas oczekiwania. Na początku września było to ponad 100 godzin. Pamięta pan tę kolejkę, bo sam pan mówił o tym proteście. Na dzień dzisiejszy to jest 8 godzin. Trzeba mieć tego świadomość. Też pamiętam ten proces. Nie jest tak, jak mi pan zarzucił, że sytuację na granicy znam z gazet, bo bywałem na granicy, i to nie raz, byłem nawet z obecnym tutaj ministrem Weberem. To jest raz. Byłem średnio raz w tygodniu. Na granicy jest pan dyrektor Kozłowski, dyrektor Departamentu Ceł. Na granicy jest też pełnomocnik szefa KAS ds. granicy. Abstrahuję od tego, że cały czas obecni są tam dyrektorzy granicznych izb administracji skarbowych. Proszę mieć tego świadomość. Jeżeli więc stawia pan tego typu zarzuty, że przez dwie, trzy godziny trwa przerwa między poszczególnymi zmianami, to proszę o przykład: przejście i konkretny dzień. Sprawdzimy.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. To ważne deklaracje, ale to już będziemy ustalali w trybie roboczym, po posiedzeniu.

Zastępca dyrektora Departamentu Spraw Międzynarodowych i Migracji MSWiA Katarzyna Kruk:

Panie przewodniczący, czy ja też mogę słowo ad vocem wystąpienia pana prezesa?

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Proszę bardzo, tylko że jeszcze mogą pojawić się pytania do państwa w wypowiedziach parlamentarzystów.

Zastępca dyrektora Departamentu Spraw Międzynarodowych i Migracji MSWiA Katarzyna Kruk:

Tylko dwa zdania, dobrze?

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Proszę bardzo. A kogo pani reprezentuje?

Zastępca dyrektora Departamentu Spraw Międzynarodowych i Migracji MSWiA Katarzyna Kruk:

MSWiA. Katarzyna Kruk, zastępca dyrektora, Departament Spraw Międzynarodowych i Migracji.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Odnotowaliśmy.

Zastępca dyrektora Departamentu Spraw Międzynarodowych i Migracji MSWiA Katarzyna Kruk:

Chciałabym powiedzieć, że zaproszenie na spotkanie w dniu 1 września nie dotarło do MSWiA, pewnie stąd brak naszej obecności. Jeżeli chodzi o pytanie pana prezesa o to, co MSWiA zrobiło, żeby spełnić postulaty ludzi, którzy protestowali w Dorohusku, chciałabym zaznaczyć, że były tam trzy postulaty. Dwa z nich w ogóle nie zależały od działań polskiego rządu. Postulat pierwszy dotyczył tego, żeby zapewnić 24-godzinną obecność służb fitosanitarnych w przejściach granicznych. Jak słyszymy z ust przedstawicieli tych inspekcji, zostało to zrobione. Postulat nr 2 odnosił się do separacji samochodów po stronie ukraińskiej. Zostało to zrobione tylko w takim stopniu, w jakim mieliśmy na to wpływ, czyli separacja jest dokonywana, ale w terenie przejścia granicznego. To, co dzieje się na drogach dojazdowych po stronie ukraińskiej, mam tutaj na myśli separację samochodów ciężarowych oraz warunki sanitarne, jakie tam panują, absolutnie nie zależy od naszego rządu. Jeżeli chcecie państwo wywierać tutaj jakikolwiek nacisk, niestety nacisk ten musi być wywierany na naszych partnerów po stronie ukraińskiej.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie przewodniczący.

Zastępca dyrektora Departamentu Spraw Międzynarodowych i Migracji MSWiA Katarzyna Kruk:

Państwa kierowcy przecież stoją w tych kolejkach po stronie ukraińskiej. Państwa kierowcy występują w mediach i skarżycie się państwo na złe traktowanie, natomiast chciałabym zaznaczyć, że żaden z tych incydentów nie został zgłoszony, np. strażnikowi granicznemu przy…

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dobra, dziękuję. Troszkę wprowadziła mnie pani w błąd. Miały być dwa zdania. Były dwa zdania, a potem otworzyła pani nawias i umieściła w tym nawiasie bardzo długą wypowiedź. Na razie proponuję przerwę. Oddamy głos parlamentarzystom. Gdy będzie potrzeba, ponownie udzielę głosu. Pan poseł Kwiatkowski.

Poseł Robert Kwiatkowski (PPS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, zdaje się, że w tej wymianie informacji, bo trudno to nazwać rozmową, zbliżamy się do granicy absurdu. Dowiadujemy się z jednej strony, że w zasadzie wszystko jest w porządku, a jak nie jest w porządku, to Ukraińcy, a z drugiej strony słyszymy informację, zresztą także od pani z MSWiA, że kolejki potrafią być 30-godzinne. Gdyby zaczęła pani 30 godzin od dzisiaj, od godz. 10:00, kiedy rozpoczęliśmy spotkanie Komisji, to jak jutro będzie pani wychodziła z pracy o godz. 16:00, 30 godzin się skończy. Czy to jest normalne?

Proponowałbym, żebyśmy do tej dyskusji… Już nie mówię o tym, o czym mówił prezes Buczek, tzn. o 40-kilometrowej kolejce. Czy to stało się w marcu, w lutym? Czy to dzieje się od momentu agresji Rosji na Ukrainę? Chyba nie. To jest wieczny problem. Rozumiem, że strona ukraińska może nie współpracować albo współpracować nie dość dobrze,

ale w ogóle wydaje mi się, panie przewodniczący, że nie wiem, czy to jest temat na posiedzenie tej Komisji, bo być może potrzebny byłby tu przede wszystkim przedstawiciel Ministerstwa Spraw Zagranicznych. To jest jawny, wymowny dowód na to, jak działa, a raczej nie działa, Polska resortowa. Mamy tu przedstawicieli bardzo wielu różnych resortów i każdy z nich ma swoje powody, dla których się nie da: z tego powodu, z tamtego, weterynarze nie garną się do roboty, a Ministerstwo Infrastruktury też ma swoje ograniczenia itd., itd., ale kolejki od tego nie nikną. Szanowni państwo, którzy gościcie na tym posiedzeniu, chyba doskonale zdajecie sobie z tego sprawę.

Nie chcę wypowiadać się w imieniu wszystkich parlamentarzystów, ale w swoim mogę. Z mojej perspektywy wygląda to tak, że były zatory i kolejki, niezależnie od tego czy była wojna, czy nie było wojny, czy były autostrady, czy nie było autostrad. Ten problem jest wieczny. Nie można spróbować przynajmniej raz podejść do tego problemu kompleksowo i go rozwiązać, na początek stawiając sobie może realistyczne cele typu: nie 30 km, nie 30 godzin, a 15 godzin oczekiwania? Gdyby podejść do tego w taki sposób, to może zamiast odliczać czas do jutrzejszego popołudnia, moglibyśmy powiedzieć: „Trzeba czekać 15, 16 godzin, dwa dni robocze, ale i tak jest lepiej". Może zacznijcie coś robić? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan przewodniczący Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Muszę powiedzieć, że z dużą uwagą i pokorą słuchałem przede wszystkim wystąpienia pana prezesa Buczka. Wystąpienia pana posła Kwiatkowskiego nie będę komentował. Tym, co jest wspólnie wiążącym mianownikiem, jest bardzo dalekie uciekanie od rzeczywistości. U żadnego z panów nie padło słowo „wojna", jakby tej wojny po prostu nie było. Nie ma, wymazaliśmy ją, bo to po prostu nam nie pasuje. W życiu każdego człowieka są rzeczy natury zewnętrznej i wewnętrznej, takie, na które ma wpływ, i takie, na które nie ma wpływu. Zaryzykowałbym nawet taką tezę, że jak któryś z posłów opozycji sobie życzy, umówię go z premierem i zostanie pełnomocnikiem np. do spraw któregoś przejścia granicznego i będzie na Ukrainie mówił w zależności od tego, ile spadnie rosyjskich rakiet albo bomb, ile ucieknie kobiet z dziećmi na rękach, ile będzie uciekało samochodami…

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Poseł Piotr Król (PiS):

Ja nikomu nie przerywałem, z pokorą słuchałem tych występów. A teraz będzie odpowiedź. Nikomu nie przerywałem, mnie też proszę tego nie robić. Panie przewodniczący, mogę prosić?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle Szczepański, naprawdę proszę. Jeśli chce się pan zgłosić do głosu, to nie ma problemu.

Poseł Piotr Król (PiS):

W sytuacji, w której granica zewnętrzna UE jest granicą Polski, w której jako społeczeństwo dokonaliśmy absolutnie rekordowego wyczynu, przyjmując rekordową liczbę matek z dziećmi, w ogóle nie pada słowo „wojna", jakby główny element powodujący kłopoty, o których dzisiaj rozmawiamy, w ogóle zniknął. Ciężko było nawet użyć tego słowa. Są natomiast sformułowania typu „matrix", używane wobec polskiej administracji. To przychodzi łatwo. Jakbym był złośliwy, zapytałbym pana prezesa o to, kiedy pan jechał tą ciężarówką na granicy z Niemcami. Kiedy to było? 30 lat temu? Wydaje mi się, że jakoś po 1945 r…

Prezes ZMPD Jan Buczek:

23 lata.

Poseł Piotr Król (PiS):

Okej. To chciałem nieśmiało zauważyć, że porównywanie sytuacji na polsko-niemieckiej granicy do sytuacji na granicy polsko-ukraińskiej jest skrajnie nieuczciwe. Mówię to, patrząc panu w oczy.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Nie porównywałem tego.

Poseł Piotr Król (PiS):

Owszem, robił pan to. To skrajnie nieuczciwe, ponieważ, nieśmiało przypominam, Polska po 1945 r. wojny z Niemcami nie toczyła. To na marginesie.

W związku z tym, że posiedzenie Komisji zostało zwołane na wniosek przedsiębiorców transportowych głównie jednego środowiska, spodziewałem się, że usłyszymy jakieś konkretne propozycje. Co jest po naszej stronie? Czy jesteśmy w stanie zbudować siedem dodatkowych przejść granicznych na granicy w ciągu miesiąca albo dwóch? W mojej ocenie nie. Chciałem usłyszeć, co jest po naszej stronie, czyli np. że to szykujemy i w takim i takim miejscu będzie więcej urzędników tej jednostki, a tam będzie dostęp np. do tego, że będzie możliwość zbudowania dla kierowców, którzy muszą czekać na granicy, czegoś, by mogli się kąpać albo by mieli dostęp do wody, albo by mogli kupić posiłki.

To są merytoryczne postulaty, na które polska administracja w jakiejś części jest w stanie odpowiedzieć, ale krew mi się burzy, jak słucham przedstawiciela środowiska, które przez wiele, wiele lat było mi bliskie, który udaje, że nie ma wojny, nawet raz nie używa tego słowa, nie mówi o tym, jakie są negatywne konsekwencje dla polskich przewoźników i dla ukraińskich przewoźników. W kontekście informacji, które były tutaj przekazywane i które, jak się wydaje, są informacjami dość powszechnymi, że Ukraińcy mają zablokowane gros portów i gros zboża, które tamtędy wypływało, teraz częściowo zostało przekierowane do Polski ciężarówkami, a my nie mogliśmy cudownie rozmnożyć naszych przejść granicznych…

Dyplomatycznie powiem, że jestem zwolennikiem UE, ale im więcej widzę ich decyzji, tym bardziej mam wrażenie, że ona swoich zwolenników ze swojego terenu wypycha. Mamy zachowanie UE, które jest bardzo defensywne: za dwa lata powie, że Polska miała rację, ale przez ten czas jakoś sobie radźcie. Na tym posiedzeniu Komisji albo więc skupimy się na rzeczach, na które mamy wpływ, chyba że ktoś ma tutaj cudowny guzik i jest w stanie zatrzymać tę wojnę, ale obawiam się, że po tym, jak pan Putin ogłosił powszechną mobilizację, będziemy mieli kontakt z tym negatywnym zjawiskiem, które oddziałuje na Polskę, m.in. na granicę… To są konsekwencje, które ponoszą kierowcy i być może będą ponosić jeszcze przez miesiące, a być może całe lata.

Albo więc skupimy się na tym, co jest po naszej stronie i na co mamy realny wpływ, albo będziemy się tutaj wzajemnie obrażać, mówić o matriksach, o tym, że wszyscy mamy wziąć się do roboty i przekazywać jakieś swoje wspomnienia sprzed 30 lat o tym, jak się stało na polsko-niemieckiej granicy. Apelowałbym jednak o to, żebyśmy skupili się na rozwiązaniach i na tym, na co realnie mamy wpływ, i nie udawali, że nie ma wojny.

Przepraszam, ale to musiało tutaj wybrzmieć. Nie przyszedłem na posiedzenie Komisji, żeby słuchać rzeczy takich, że ktoś udaje, że nie widzi zewnętrznego czynnika, pokrzyczy sobie na urzędników i pójdzie zadowolony. Chyba nie po to tutaj przyszliśmy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Wedle kolejności zgłoszeń, pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Z pierwszą częścią wypowiedzi pana przewodniczącego Króla zgadzam się, bo rzeczywiście nie możemy abstrahować od kontekstu wojennego. Mamy konkretną sytuację tu i teraz. Spotkaliśmy się po to, by omówić sytuację graniczną związaną z transportem. To przecież od sprawności tego transportu, od zaopatrywania tych, którzy są w przymusowym położeniu, zależy też przebieg i ostateczny wynik wojny. Myślałem, że będziemy na ten temat mówić z trochę większą powagą. Teraz adresuję te słowa do pana przewodniczącego Króla. Szukajmy rozwiązań, a nie pohukujmy na siebie.

Padły ważne deklaracje ze strony przedstawiciela Krajowej Administracji Skarbowej. Przyjmuję je jako dobrą monetę. Jeżeli jest możliwość zorganizowania sprawniejszych odpraw, już mamy efekt: z 30 godzin czy nawet ze 100 godzin do 8 godzin. Pytanie, czy te deklaracje mają pokrycie. Jeżeli jest rozbieżność w tej sprawie, bardzo proszę, aby przedstawiciele administracji i przedstawiciele przewoźników doszli do porozumienia. To forum ma sprzyjać uzgodnieniu stanowisk. Przecież, panie pośle, nie wykonamy tej pracy za administrację rządową. Jedyny sposób, aby posłowie opozycji przyjęli odpowiedzialność, to oddanie władzy, ale to musi się dokonać w demokratycznym trybie i procedurach. W związku z tym proszę bez demagogicznych, retorycznych chwytów, bo nie ma pan takiej mocy, aby posłowie…

Poseł Piotr Król (PiS):

Dlaczego pan cenzuruje moją wypowiedź?

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Nie cenzuruję.

Poseł Piotr Król (PiS):

A co robisz?

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Prowadzimy dyskusję. To pan wywołał opozycję do tablicy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie przewodniczący, mam prośbę. Jak jedna osoba mówi, reszta słucha.

Poseł Piotr Król (PiS):

Jaką opozycję? Słowa o was nie powiedziałem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Opozycja ma prawo do riposty. Dlatego apeluje, aby nie podgrzewać. To jest ważne także z tego punktu widzenia, abyśmy osiągnęli przełom i postęp w tej sprawie, dlatego że wojna będzie trwała jeszcze długo. Wszyscy będą odczuwali coraz większe zniecierpliwienie, znużenie tą sytuacją. Od nas zależy, czy będziemy podchodzili do tej sytuacji odpowiedzialnie. Apeluję o tę właśnie odpowiedzialność. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo uprzejmie dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, państwo ministrowie, szanowna strono społeczna, Wysoka Komisjo, szanowni goście, obszar, o którym rozmawiamy, to oczywiście bardzo trudny obszar. Dlatego na początku chcę skierować słowa podziękowania zarówno do branży transportowej, która od początku konfliktu, który dzieje się na Ukrainie, robi wszystko, aby wymiana handlowa i pomoc dla państwa ukraińskiego mogły płynąć. To jest wielki wysiłek.

W przeciwieństwie do pana posła przewodniczącego Króla, ja zauważyłem i usłyszałem od pana prezesa Buczka, kiedy mówił o wysiłku przy organizacji transportu z pomocą humanitarną, słowa o tym, że przewoźnicy część tego biorą na swoje barki, że pomagają również instytucjom państwowym. Myślę, że to jest ważny wysiłek, którego nie można pomijać. Naprawdę apeluję, żebyśmy rozmawiali w atmosferze szacunku do tego wysiłku, który ponoszą różne branże w Polsce i polscy obywatele, bo wiedzą, jak bardzo ważna jest to sprawa.

Chcę też podziękować wszystkim urzędnikom i urzędom, którzy swoje zadanie na granicy wykonują w niezwykle trudnej sytuacji. Wszyscy wiemy, że nie jest to standardowa sytuacja. Wszyscy wiemy, że wymaga ona wyrzeczeń, że wymaga większego nakładu pracy. Ważne jest też to, aby doceniać pracę ludzi, którzy nagle znaleźli się w bardzo

istotnym z punktu widzenia interesów naszego państwa, Europy i świata miejscu. Takim miejscem jest granica polsko-ukraińska.

Oczywiście doceniam i myślę, że wszyscy doceniają wszystkie działania, które są podejmowane, natomiast trudno zgodzić się z sytuacją, kiedy pan pełnomocnik zwala winę na UE, kiedy pani reprezentująca ministerstwo odsyła obywateli do instytucji państwa ukraińskiego. Wydaje mi się, że to nie jest ta droga. Spotkaliśmy się tutaj i komisje dotyczące transportu zawsze przebiegały w taki sposób, że szukaliśmy dobrych rozwiązań. Szukaliśmy drogi, gdzie można się spotkać i wypracować rozwiązanie, które będzie posuwało sprawy do przodu, mówiąc bardzo prostym językiem. Nie chodzi o to, żebyśmy szukali u siebie plusów i minusów, tylko żebyśmy spróbowali ustalić drogę, przynajmniej drogę, którą później będzie można podążać w ramach prac roboczych, aby sytuacja na granicy unormowała się w taki sposób, żeby nie powodowała dezorganizacji po stronie naszych przewoźników.

Zachęcam do tego, aby spróbować stanąć troszeczkę z boku i zobaczyć, że nasza branża transportowa jest niezwykle ostro ćwiczona nie tylko przez regulacje europejskie. Jest ćwiczona także przez nasze wewnętrzne regulacje, dotyczące nie tylko branży transportowej, ale także przez cały nawał biurokracji opodatkowania, który na te firmy spada. Firmy te podlegają bardzo poważnej presji, dlatego bardzo proszę o to, aby administracja – mówię tutaj do wszystkich, szanując to, co do tej pory państwo zrobili – zrobiła jednak krok do przodu, aby spróbować przejąć rolę w otwieraniu naszej granicy w porozumieniu z instytucjami państwa ukraińskiego.

Wszyscy wiemy, że tam jest trudno. Wydaje mi się, że mówienie przez pana przewodniczącego o tym, że ktoś nie dostrzega wojny, jest naprawdę niepotrzebną, zbędną retoryką, która psuje atmosferę, która przy takich rozmowach powinna być dobra. Apeluję o to, aby stanąć po stronie udrożnienia tej granicy, bo dla nas wszystkich jest to ważne, dla nas wszystkich przyniesie to korzyści, ale każdy musi wykonać pewien wysiłek.

Dlatego składam taką propozycję, aby już w trybie roboczym, nawet w tym tygodniu, spotkać się, administracja, przedstawiciele wszystkich urzędów, z przedstawicielami branży transportowej i w trybie roboczym znaleźć jednak przestrzenie, które można byłoby lepiej zorganizować, bo np. to, że bodajże w 2017 r. Komisja Infrastruktury była na przejściu, o ile dobrze pamiętam, w Krościenku i tam miały być remontowane tory, i te tory nie zostały wyremontowane, to zaniedbanie, którego nie pokonamy w ciągu kilku miesięcy. Tego po prostu nie da się zrobić. To są decyzje, które…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zostały wyremontowane.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

No nie, panie ministrze, zostało to przeglądnięte.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zostały wyremontowane. Te tory zostały wyremontowane.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Wszyscy wiemy, jak to wyglądało.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Te tory zostały wyremontowane.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Są natomiast takie rzeczy, które dzisiaj można organizacyjnie zmienić w taki sposób, żeby służyły lepiej. Gorąco do tego namawiam, apeluję, tak jak mówię, z szacunkiem do wszystkich stron, bo wszyscy jesteśmy pod wielką presją, którą tworzy sytuacja za naszą wschodnią granicą.

Mam też prośbę o jedną informację. Ponieważ była mowa o dodatkowych etatach dla inspekcji, mam prośbę o informację, jakie środki inspekcja otrzymała na 17 etatów, które mają nas wzmocnić na wschodniej granicy. W jakiej perspektywie przewidywane są te środki? Czy to jest tylko do końca roku? Czy środki te znajdują się również w założeniach do budżetu na 2023 r. i w jakiej wysokości są środki konkretnie na to działanie,

na wzmocnienie obsady inspekcji weterynaryjnej na naszej wschodniej granicy? Bardzo proszę o konkretną informację. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Do głosu zapisał się jeszcze pan prezes Buczek, ja zadam jedno krótkie pytanie, jeszcze pan, na tym zamykam listę mówców i oddam głos panu ministrowi Weberowi. Proszę bardzo, panie prezesie. Powoli prosiłbym o zwięzłość, bowiem za 20 minut zaczynamy kolejne posiedzenie Komisji.

Prezes ZMPD Jan Buczek:

Okej. Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, odnoszę wrażenie, że dostałem się w tryby politycznych zgrzytów, zupełnie nieoczekiwanie, bo dla mnie istotne jest to, że za nasze państwo i za funkcjonowanie wszystkich jego elementów odpowiedzialna jest administracja naszego państwa. Pretensji nie kierowałem do pana posła, tylko do przedstawicieli administracji naszego państwa, bo to oni są władni rozwiązywać wszystkie te problemy, a z tego, że są nierozwiązane, wynikają kłopoty dla nas. Uważam, że to jest właściwe miejsce, gdzie należy o tych rzeczach mówić.

Kiedy odwoływałem się, to było 33 lata temu, do moich doświadczeń zza kierownicy, z szoferki, nie mówiłem o granicy jako takiej i o tym, czy państwo prowadzi ze sobą wojnę, czy nie, bo tak nasz kraj nie prowadził wojny z Niemcami, jak teraz nie prowadzi wojny z Ukrainą. Mówiłem o stylu pracy urzędników, którego przez 30 lat nie udało nam się wdrożyć. Ta buta, arogancja urzędników, z której słyną, jest elementem, przez który kierowcy, praktycznie rzecz biorąc, odmawiają wykonywania swoich zadań, bo już mają dosyć bycia traktowanym nawet nie jak petent, tylko jak zbędny element w trwaniu w czasie wykonywania obowiązków na granicy przez urzędników. Jeżeli ktokolwiek z państwa bierze moje uwagi personalnie do siebie, przepraszam, to nie były wycieczki osobiste. Aktualną sytuację oceniam na podstawie informacji otrzymywanych od moich kolegów i tak ją opisuję.

Chciałem natomiast powiedzieć, że używając słowa „matrix", uważam, że nie popełniłem błędu, bo proszę sobie zajrzeć do historii posiedzeń tylko w tej i w poprzedniej kadencji, a jeżeli ktoś ma ochotę, to można zajrzeć i do wcześniejszych. Dyskusji na ten temat mieliśmy wiele i za każdym razem odbywało się to w mniej więcej podobnym stylu jak dziś. Przedstawiciele administracji mówili, że wszystko jest dobrze, my mówiliśmy, że jesteśmy niezadowoleni, już miało być lepiej, mieliśmy przechodzić na tryb roboczy i coś się miało zrobić, a tak na dobrą sprawę jest coraz gorzej.

A mówienie o tym, że wojna wywołała tę sytuację albo wzmożony ruch towarowy między Polską a Ukrainą? Chcę powiedzieć, że 17% rok do roku to jest wzrost wymiany towarowej między Polską a Ukrainą przed wojną. I co, my, przewoźnicy i nasi kierowcy, mamy być za to karani tylko dlatego, że ten wzrost tak następował? Przecież jeżeli chcielibyśmy być partnerem Ukrainy, powinniśmy myśleć również o tym, że przejścia graniczne muszą być modyfikowane, jeżeli nie od strony infrastrukturalnej, to od strony czysto organizacyjnej. Tej pracy organizacyjnej nie widzimy, bo kilka lat temu zafiksowało się 600 samochodów na zmianę i to jest standard, a dziś – dziękuję panu posłowi Królowi za to, że przywołał słowo „wojna" – jest wojna. Szanowni państwo, są warunki wojenne i nie należy cieszyć się z faktu, że odprawiło się 600 czy, na zmianę, 630 samochodów. Może trzeba myśleć o tym, jak to zorganizować, żeby tych samochodów można było odprawić, być może, 1000, bo widać, że potrzeby są.

Nie rozumiem, dlaczego urzędnik celny trwoni swój cenny czas na, zupełnie nieprzypisywane mu jako główne zadanie, sprawdzanie tarczek tachografu. Inaczej. Wraca samochód na pusto. Zawiózł tam na gąsienicach jakiś sprzęt, pewnie koparki. Proszę państwa, proszę mi wyjaśnić, po co ta laweta ma stać kilka godzin w kolejce i wjeżdżać na HAYMAN-a po to, żeby ją prześwietlić? Czy nie wystarczy pójść, przechylić się, jeżeli jest wieczór, podświetlić latarką, by upewnić się, że tam, w metalowej konstrukcji nie ma ani papierosów, ani ukrytego człowieka? Jeżeli jest taki obowiązek, że każdy samochód trzeba prześwietlać, to postawcie tam trzy równoległe HAYMAN-y, ale rozwiązujcie problem, który jest, a nie opowiadajcie nam, że tego się nie da, bo po prostu tak jest, a nikt nie chce przyjść do pracy, więc nie.

Szanowny panie doktorze, do nas do pracy w charakterze kierowcy też nie chcą przychodzić, ale szukamy sposobów na to, żeby ich zachęcić, więc też rozwiązujcie swoje problemy, ale nie mówcie nam, że mamy być ofiarą skutków braku współpracy czy braku chęci do rozwiązania. To, co dzisiaj adresuję do państwa, dostało się państwu tylko dlatego, że tu jesteście, ale bardzo was proszę, przenoście to wyżej, waszym szefom, żeby rozumieli, że nie wystarczy wysłać swoich przedstawicieli, żeby milcząco przesiedzieli tak, jak zrozumiałem, panie ministrze, że pańscy przedstawiciele czy przedstawiciele pana doktora, byli na naszym spotkaniu, ale nie zabrali głosu nawet wtedy, kiedy ich o to prosiliśmy. Nie można mówić, że oni uczestniczyli, bo tylko podsłuchiwali przebieg rozmowy.

Tak wygląda nasza współpraca i wzajemne zaufanie. W związku z tym proszę, żebyście przekazywali swoim odpowiedzialnym za to przedstawicielom resortów, że żarty się skończyły. Udało się sprawić, że protest, który, mam nadzieję, ma charakter tylko sygnalizacyjny, w związku z usunięciem najważniejszych problemów wygasł, ale nie doprowadzajmy do tego, że nerwówka będzie wzrastać i za chwilę znów gdzieś, w tym czy innym regionie naszego państwa, kierowcy nie wytrzymają. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę, pan Piotr Mikiel.

Dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Piotr Mikiel:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, przedstawiciele administracji rządowej i instytucji publicznych, chciałbym, aby dzisiaj wyraźnie zabrzmiało to, że jednym z istotnych tematów, którymi mieliśmy się dzisiaj zająć, to kwestia związana z problemami na przejściach granicznych na wschodniej granicy Polski. Proszę państwa, trzeba sobie powiedzieć jasno i wyraźnie, że problem przejść granicznych na granicy z Ukrainą to nie jest problem ostatniego protestu. To nie jest także problem gigantycznych kolejek, które powstawały na granicy na początku lipca. To wreszcie nie jest nawet problem granicy po wybuchu wojny na Ukrainie.

Ten problem, który zauważył pan poseł Kwiatkowski, to jest problem, z którym branża zmaga się od ponad 20 lat. Od 20 lat piszemy różne pisma do różnych przedstawicieli administracji rządowej, przedstawicieli resortów, premiera czy nawet prezydenta, w których formułujemy konkretne propozycje rozwiązania tego problemu. Proszę państwa, tylko żeby ta administracja w wielu przypadkach chciała słuchać…

Jako przykład podam kwestię zapewnienia kontroli weterynaryjnej i fitosanitarnej. Przecież, jak powiedziałem, apelujemy o to od kilkunastu lat. Ostatnia odpowiedź, od wojewody lubelskiego, niespełna dwa lata temu: Nie ma potrzeby uruchomienia takiej kontroli, 24-godzinnej, przez siedem dni w tygodniu. Musiało dojść do strajku i zablokowania granicy, żeby padły deklaracje, że rzeczywiście jest taka potrzeba. Proszę państwa, chyba nie o to chodzi? Nie działajmy post factum. Pewne rzeczy obserwujemy przecież zdecydowanie wcześniej.

Proszę państwa, często rozmawiając o sprawach granicznych, mówimy o pewnych limitach. Przedstawiciele administracji rządowej, co jest dla mnie zrozumiałe, odnoszą się do memorandum i ustalenia pewnego limitu pojazdów odprawionych w trakcie zmiany czy doby. Proszę państwa, zwracam uwagę, że to memorandum i te limity zostały ustalone w 2013 r. Dzisiaj mamy 2022 r. i to także był jeden z naszych postulatów, aby dokonać zmiany w tym zakresie. Dzisiaj te potrzeby są zdecydowanie większe. Proszę państwa, zdajemy sobie sprawę, że trudno usprawnić tę granicę z dnia na dzień, dlatego też o tym mówimy. Jesteśmy w kontakcie z przedstawicielami różnych służb i administracji. Oczywiście tam, gdzie się da, staramy się rozumieć pewne problemy, natomiast idźmy z tymi problemami naprzód.

Proszę państwa, zdajemy sobie sprawę, że nawet limity, które zostały ustanowione w 2013 r., były dostosowane do pewnych kontyngentów zezwoleń pomiędzy Polską a Ukrainą. Sytuacja zmieniła się w roku bieżącym, po wybuchu wojny. Sytuacja na granicy powodowała zresztą m.in. to, że przez ostatnie 10 lat polscy przewoźnicy wykonywali systematycznie coraz mniejszą liczbę przewozów na Ukrainę. Koszty, jakie są związane

z przejazdem samochodów ciężarowych na granicy, powodowały, że po prostu nie opłacało się tam jeździć. Dzisiaj sytuacja zmieniła się i potrzeby są inne, a sytuacja znacznie się utrudniła po wprowadzeniu liberalizacji przewozów pomiędzy Ukrainą a UE.

Szanowni państwo, jeszcze raz więc apeluję. Sprawa granicy jest dla wszystkich bardzo ważna. Rozumiemy także ukraińskich przewoźników, którzy, jak powiedział pan poseł, z uwagi na wojnę próbują te towary wywieźć, ale my także na ukraińskim rynku chcemy operować jako polscy przewoźnicy. Tu musi być jakaś wzajemna współpraca z Komisją Infrastruktury i oczywiście z przedstawicielami administracji naszej i ukraińskiej.

Proszę państwa, mam ostatnią chwilę, żeby jeszcze powiedzieć dwa słowa…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Wolałbym jednak, żeby zmierzał pan do końca, bo jest jeszcze jeden głos pracodawców, a minister chciałby skonkludować.

Dyrektor Departamentu Transportu ZMPD Piotr Mikiel:

Jedno zdanie, panie przewodniczący. Nie dalej jak w sierpniu zostały wprowadzone zmiany, które mają umożliwić przedsiębiorcom, a tak naprawdę kierowcom cudzoziemcom, wykonywanie pracy na terenie naszego kraju. Sprawa wiz, o tym chcę powiedzieć dwa słowa.

Proszę państwa, wprowadzone zostały przepisy ustawy. Te przepisy ustawy tak naprawdę nie wprowadziły żadnego usprawnienia, bo kierowcy w transporcie międzynarodowym de facto nie mogą z tego skorzystać, bo wizy dla kierowców międzynarodowych wydawane są na rok, a z mocy ustawy można przedłużać tak naprawdę tylko te wizy, które są wydawane na okresy krótsze niż jeden rok. De facto branża z tego nie skorzystała. Mieliśmy duże nadzieje na przepisy rozporządzenia ministra spraw zagranicznych, które miały umożliwić cudzoziemcom składanie wniosków wizowych na terytorium naszego kraju.

Abstrahuję już od tego, że rozporządzenie jest z 18 sierpnia, a procedurę składania uruchomiono 21 września. Proszę państwa, co z tego, że uruchomiono, skoro przedsiębiorcy i cudzoziemcy de facto odbijają się od ściany. Dlaczego? Bo okazuje się, że jednym z dokumentów, które mają przedstawić, jest potwierdzenie, że posiada się czy wykonuje się pracę w transporcie międzynarodowym, a takim dokumentem według centrów wizowych jest tylko i wyłącznie zezwolenie na pracę, które wydaje wojewoda, a wojewoda, proszę państwa, w zezwoleniu na pracę wpisuje tylko stanowisko zgodnie z systematyką pracy, czyli: kierowca ciągnika siodłowego. Z tym dokumentem żaden cudzoziemiec nie uzyska dzisiaj wizy. Zastanawiamy się więc, czemu służy to rozwiązanie.

Nie ma dzisiaj przedstawicieli ministra spraw zagranicznych, a tak naprawdę to przede wszystkim do nich powinien być kierowany ten wniosek, ale taką odpowiedź w dniu wczorajszym uzyskałem. Apeluję więc. Jest prośba do przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji o pomoc w rozwiązaniu tego problemu, bo będziemy mieli ciężarówki, ale niestety nie będzie miał kto do nich wsiąść. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Na koniec jeszcze zwięźle przedstawiciel pracodawców.

Ekspert Pracodawców RP Łukasz Czucharski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Nazywam się Łukasz Czucharski, Pracodawcy RP. Szanowna Komisjo, szanowni państwo, ewidentnie mamy tutaj duży rozdźwięk między stanowiskami przewoźników i przedstawicieli administracji. W naszej ocenie nie chodzi o to, żeby okopywać się w swoich racjach i przerzucać się tego typu argumentami jak w dniu dzisiejszym, ponieważ nie prowadzi to do żadnych konstruktywnych rozwiązań.

Apelujemy o to, żeby jednak wsłuchać się w głos przewoźników, ponieważ oni na bieżąco widzą sytuację na granicy. Ten rozdźwięk między stanowiskami jednej i drugiej strony ewidentnie skutkuje tym, że jest potrzeba stworzenia forum, gdzie problemy będą na bieżąco dyskutowane, gdzie będziemy mogli poszukiwać merytorycznych, konstruktywnych rozwiązań i podejmować działania. Wiadomo, że sytuacja jest nadzwyczajna.

Ta nadzwyczajna sytuacja wymaga nadzwyczajnych działań. Dlatego apelujemy o wsłuchanie się w głos przewoźników, powołanie forum roboczego i bieżącą dyskusję, ponieważ problem istnieje, nie ulega wątpliwości, że transport jest utrudniony, że są kolejki na granicach. Ten problem wymaga rozwiązania, a nie okopywania się na swoich stanowiskach i przerzucania się winą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. W związku z brakiem czasu rezygnuję ze swojego głosu i oddaję głos panu ministrowi Weberowi.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, po blisko dwóch godzinach dyskusji *clou* sprawy dotknął przed chwileczką pan dyrektor Piotr Mikiel, który odniósł się do memorandum, czyli do liczby pojazdów, które powinny być odprawiane na granicy polsko-ukraińskiej. Faktycznie, to memorandum z grudnia 2013 r. Pamięta pan, panie dyrektorze, jak na komisjach mieszanych, polsko-ukraińskich, i w 2019 r., i w 2020 r., walczyliśmy, wspólnie naciskając na Ukraińców, aby to memorandum było wypełniane. Oczywiście musi być ono wypełniane po obu stronach, musi być wypełniane przez wszystkich, którzy są obecni i wypełniają na granicy polsko -ukraińskiej. To był cel naszych dyskusji i negocjacji ze stroną ukraińską. W dyskusjach tych brał udział pan prezes Karol Rychlik. Ukraińcy oczekiwali większej liczby zezwoleń, a my oczekiwaliśmy sprawnej odprawy granicznej.

Dane, które zacytowałem na początku swojej wypowiedzi, wskazują, że na trzech z czterech przejść granicznych memorandum jest wypełniane: Dorohusk, Hrebenne, Medyka. Tam memorandum mamy wypełniane. Na największym przejściu granicznym w Dorohusku jest to nawet ponad 110%. Pracujemy nad tym, aby większa liczba pojazdów była odprawiana również na przejściu granicznym Korczowa-Krakowiec.

Odnoszę się do tego, ponieważ Ukraińcy dążyli do tego, żeby to memorandum znowelizować, ale nie podnieść limity i oczekiwać na więcej, tylko aby je obniżyć. Takie były dążenia strony ukraińskiej i w 2020 r., i jeszcze na początku 2021 r. Ze swoim odpowiednikiem z Ukrainy spędziłem mnóstwo czasu na niezliczonej ilości spotkań i na Ukrainie, i w Kijowie, i we Lwowie, i zdalnych, i u nas, w Polsce. Zawsze temat ten był poruszany: oni zezwolenia, a my wypełnienie memorandum.

Szanowni państwo, przypominam wszystkim, bo to też jest ważne. Pan dyrektor Mikiel powiedział, że nasi transportowcy rzadko jeżdżą na Ukrainę, bo to się po prostu nie opłaca. Liczba wykorzystanych przez polskich przewoźników zezwoleń to 47 tys. w 2015 r., a liczba zezwoleń wykorzystanych przez polskich przewoźników w 2021 r. to blisko 100 tys. To dwa razy więcej wykorzystanych zezwoleń ukraińskich przez polskich przewoźników, co znaczy, że w ciągu sześciu lat liczba operacji i liczba frachtów wykonywanych przez polskich przewoźników na Ukrainę podwoiła się, czyli opłaca się to bardziej niż w 2015 r. i w latach wcześniejszych.

To też jest jakiś wymiar naszej wspólnej skuteczności. Jeszcze raz powtarzam, komisje mieszane… Jest to przestrzał administracji rządowej, ale również przewoźników. Odbywamy teraz komisje mieszane. Mieliśmy z Uzbekistanem, będziemy mieli z Kazachstanem. To jest nasza wspólna praca, wspólny wysiłek. Warto to tutaj podkreślić i warto o tym powiedzieć.

Szanowni państwo, problem natomiast będzie. Słusznie zostało zauważone, że Ukraińcy zostali zdjęci z obowiązku posiadania zezwoleń. Na razie jest to oczywiście liberalizacja roczna, tak że mogą w sposób nieograniczony wjeżdżać na terytorium RP, w sensie mogą, lecz nie muszą posiadać zezwolenia transportowego. Tych pojazdów będzie więcej.

Możemy wzmocnić zasoby kadrowe, które obsługują przejścia graniczne, i to się dzieje. Liczby, które zostały dzisiaj podane zarówno przez służbę weterynaryjną, przez służbę fitosanitarną, jak i przez wszystkie inne służby, które są podległe ministrowi rolnictwa, ministrowi zdrowia, zostały wzmocnione i już teraz w zdecydowanej większości pracują na pełnych obrotach przez 24 godziny na dobę. Z Krajową Administracją Skarbową również nie ma problemu, jeśli chodzi o braki kadrowe.

W ciągu krótkiego okresu nie zwiększymy natomiast liczby przejść granicznych, nie zwiększymy również w szybki sposób stanowisk. To, co możemy robić, wprowadzając zmiany organizacyjne, robimy. To zadziałało np. w Dorohusku. Tak jak powiedziałem na początku, chcemy jeszcze w tym roku na szybko uruchomić dodatkowe przejście graniczne. Zgodnie z realnym harmonogramem przejście Malhowice-Niżankowice miało zostać oddane do użytkowania w 2024 r., natomiast pracujemy, aby tymczasowo, ale jednak, móc też tak prowadzić odprawy graniczne jeszcze w tym roku.

Drodzy państwo, przedstawiamy więc dane, przedstawiamy statystykę, przedstawiamy nasze realne działania. Wiem, że oczekiwania są i będą bardzo duże, natomiast musimy się wspólnie rozumieć. Nie jest tak, że brakuje między nami dialogu. Posiadamy numery telefonów do siebie. Jeżeli jest potrzeba, rozmawiamy ze sobą telefonicznie po kilkadziesiąt minut. Spotkania z branżą transportową też są bardzo częste, tylko sytuacja jest faktycznie nadzwyczajna, porty czarnomorskie są otwarte, mam nadzieję, dłużej niż tylko do listopada bieżącego roku. Najważniejszy asortyment, jakim jest zboże, będzie tamtędy przedostawał się do innych części naszego świata, natomiast pracujemy i będziemy pracować nad tym, żeby udrożnić polsko-ukraińskie przejścia graniczne, zarówno drogowe, jak i kolejowe.

Jeżeli chodzi o Krościenko, to, szanowni państwo, kolejowe przejście graniczne w Krościenku zostało uruchomione w marcu tego roku. To też szybka decyzja, szybka interwencja po to. Zostało ono uruchomione, żeby móc również tamtędy przewozić uchodźców z Ukrainy, tak że i drogowe, i kolejowe przejścia graniczne zwiększają swoją przepustowość. Szanowni państwo, nie jest tak, że będziemy patrzeć na memorandum i będzie tylko tyle, żeby coś tam przekroczyć ponad wartości w nim określone. Rozliczajcie nas z tego, rozliczajcie nas z realnych liczb pojazdów, które są odprawiane na granicy polsko-ukraińskiej. Mam nadzieję, że te liczby będą stale rosły. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji.